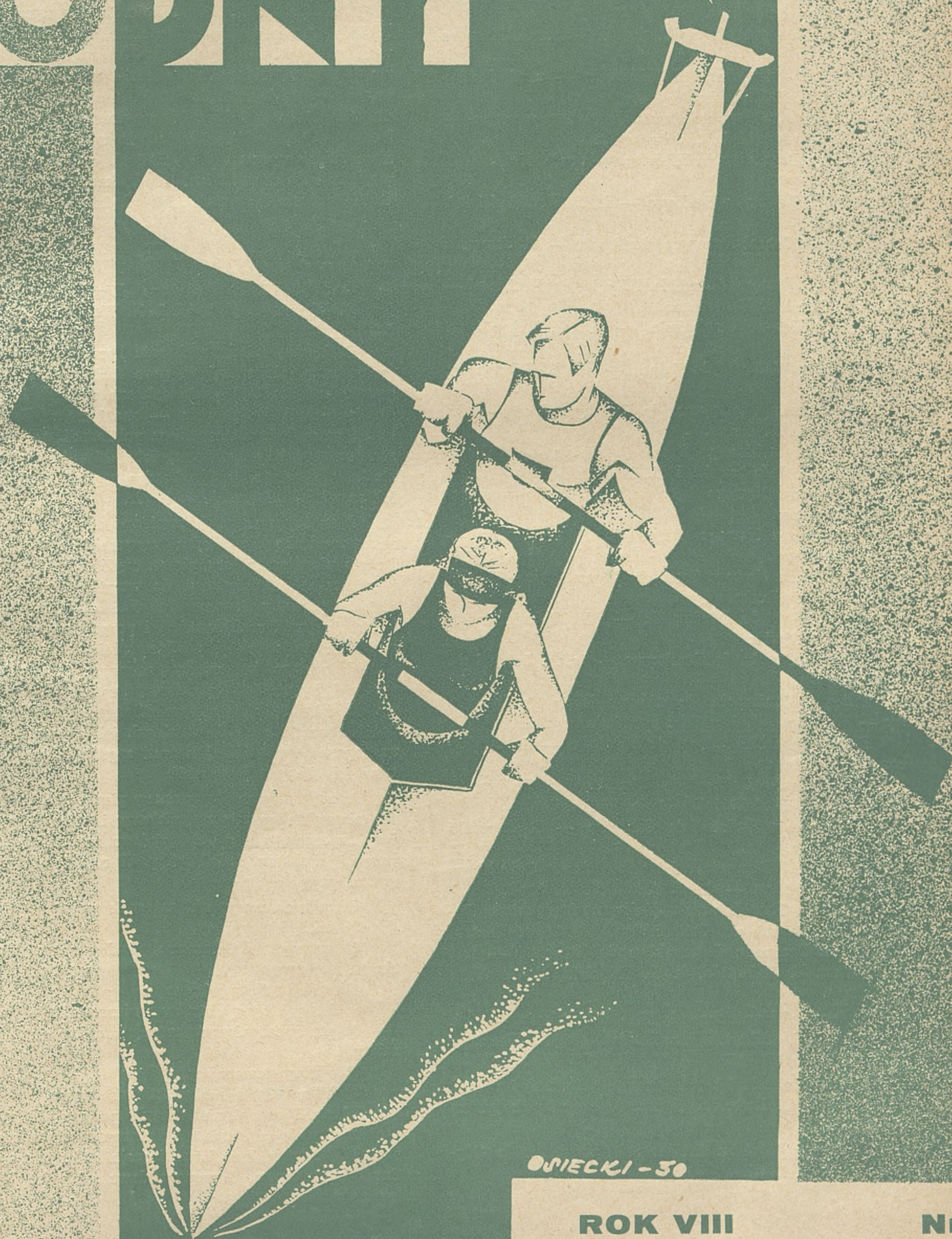
SPORT WODNY



ROK VIII Nr. 4
KWIECIEŃ 1932
CENA EGZ. 1 ZŁ.

Jakie wycieczki odbyli wioślarze w sezonie ubiegłym?

Akademicki Związek sportowy, Kraków nadesłał nam jeszcze dodatkową listę wycieczek.

Wisłą z Krakowa do Tczewa — Z. Przybyłkiewicz i J. Jaśnikowska.

Wisłą do Tczewa z Krakowa — M. Mądroszkiewicz i Z. Jaśnikowska.

Wisłą z Brzeszcz do Krakowa — J. Pagaczewski z tow.

Przemszą z Chełmka do ujścia i Wisłą do Krakowa— J. Pagaczewski z 2 tow.

Wisłą z Drogomyśla do Krakowa — Inż. A. Negrusz z tow.

Wisłą z Czernichowa do Krakowa — prof. F. Sykutowski i L. Sykutowska.

Wisłą z Krakowa do Czernichowa i zpowrotem — prof. F. Sykutowski i L. Sykutowska.

Wisłą z Brzeźnicy do Krakowa — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Wisłą z Oleśny do Krakowa — dr. L. Kowalski i inż. A. Negrusz.

Wisłą z Czernichowa do Krakowa — T. Jaworski i F. Błoński.

Skawą z Zatora do ujścia i Wisłą do Krakowa — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Sołą z Kęt do Oświęcimia — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Skawą z Wadowic do Zatora — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Dunajcem z Czorsztyna do Nowego Sącza — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Dunajcem z Nowego Sącza do Mościc — Z. Przybyłkiewicz, J. Jaśnikowska i M. Mądroszkiewicz.

Dunajcem z Nowego Sącza do Bogumiłowic — J. Pagaczewski z tow.

Dunajcem z Nowego Targu do Nowego Sącza — K. Boczar z tow.

Dunajcem z Nowego Sącza do Bogumiłowic — T. Jaworski i dr. Maślanka.

Sołą z Kęt do Oświęcimia — M. Mądroszkiewicz i Z. Przybyłkiewicz.

Sanem z Sanoka do Krasiczyna — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Pilicą z Koniecpola do ujścia i Wisłą do Warszawy — W. Góral, F. Błoński i H. Wielowieyska.

Dniestrem z Mikołajowa do Niżniowa — dr. A. Bober i dr. L. Bober.

Dniestrem z Halicza do Okopów św. Trójcy — W. Góral, F. Błoński i H. Wielowieyska.

Dniestrem z Halicza do Mielnicy — T. Jaworski i dr. Maślanka.

Horyniem, Prypecią, Jasiołdą, Kan. Ogińskiego, Szczarą do Niemna — dr. J. Mikulski i A. Srodoń.

Jeziorami Kaszubskiemi: jeziorem Stężyckiem, Dąbrowskiem, Patulskiem, Raduńskiem, Kłodnem, Małem i Wielkiem Brodnem, Ostrzyckiem do Krzeszna — inż. A. Negrusz, Z. Idźkowski, dr. L. Kowalski, E. Kowalska (2 łodzie).

Jeziorem Wdzydzkiem i Wdą do Tlenia — inż. A. Negrusz, Z. Idźkowski, dr. L. Kowalski, E. Kowalska (2 łodzie).

Morzem dookoła i wpoprzek zatoki Puckiej i wzdłuż Helu — dr. L. Kowalski i inż. A. Negrusz, kajakiem żaglowym.

Morzem z Gdańska do Karwi i zpowrotem do Gdyni — prof. L. Leszko.

Jeziorami Kaszubskiemi: z Krzeszna jeziorem Ostrzyckicm, Wielkiem Brodnem, Małem Brodnem, Kłodnem, jeziorem Raduńskiem, jez. Dąbrowskiem do Stężycy — prof. Leszko.

Morzem z Gdańska do Pilawy i na Zalew Wiślany— prof. Leszko.

Wycieczka kajakowców na Wełtawę.

Z inicjatywy P. Z. K. i Referatu turystycznego P. Z. T. W. w porozumieniu z Zw. Kanoistów Rep. Czechosłowackiej organizuje się na Zielone Święta (od 15 do 22 maja 1932 r.) zbiorowa wycieczka kajakowców na Wełtawę, od Budziejowic do Pragi malowniczym szlakiem, długości około 200 klm. W programie zwiedzenie Pragi i zamków nadwełtawskich. Koszt ogólny, z uwzględnieniem zniżek wyniesie około 180 zł. od osoby. Zgłoszenia przyjmuje do dnia 30 kwietnia referat turystyczny P. Z. T. W., poczem lista uczestników będzie zamknięta.

NADESŁANE KSIĄŻKI

O. ŻUKOWSKI, por. mar.: „Współczesne okręty wojenne". Warszawa 1932 W. I. N. W. Str. 100. Cena zł. 2.90.

Posiadamy własne wybrzeże i mamy już własną flotę wojenną, ale właściwie poza fachowcami i nieliczną garstką ludzi mało kto wie, jak ona wygląda i jakie znaczenie posiada dla państwa — ona i morze. Jedynie tylko od czasu do czasu czytająca publiczność zobaczy w ilustrowanem piśmie załączoną fotografję jakiegoś naszego statku wojennego, mając bardzo mgliste pojęcie, jakie ich są właściwości, zadania i cele.

Tymczasem skrawek polskiego morza nie jest przeznaczony tylko dla letnich wywczasów inteligencji — jest to nieodłączna, organiczna część Polski gospodarczej i kulturalnej. Należy więc do wszystkich warstw, które dlatego powinny go znać i myśleć o jego utrzymaniu i obronie przed zachłannością i propagandą wroga. Obowiązkiem więc nietylko odpowiednich czynników lecz niemal każdego jest szerzyć propagandę morskiej siły zbrojnej, by nie dać się zaskoczyć sąsiadom w razie wojny. To też z radością zawsze witamy tego rodzaju publikacje o morskich siłach zbrojnych jak obecna praca, która zapoznaje nas bliżej z temi zagadnieniami i przypomina ich dla nas żywotność.

Autor, marynarz i popularny pisarz wojskowy w sposób niezwykle przystępny, ciekawy i zarazem wyczerpujący zapoznaje nas z całokształtem zagadnień floty wojennej, jej składu, zadań i t. p. W rozdziałach praca powyższa podaje:

1) zadania marynarki w czasie wojny i pokoju,
2) szkic historyczny,
3) wymagania stawiane budowie współczesnego okrętu wojennego,
4) podział floty wojennej,
5) klasy i typy okrętów wojennych,
6) przeznaczenie poszczególnych klas okrętów i ich zalety,
7) okręty pomocnicze,
8) kilka słów o rozbrojeniu na morzu.

Wartość pracy niesłychanie podnosi 50 rysunków oraz piękne jej wydanie. Zainteresuje ona niezawodnie szerokie sfery społeczeństwa i spełni należycie swoje zadanie informacyjne i propagandowe .

ROK 8. WARSZAWA, KWIECIEŃ 1932 R. Nr. 4

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

ROZPOCZYNAMY SEZON

Po raz już drugi zkolei letni, a raczej właściwy sezon wioślarski zostanie oficjalnie otwarty nie rozproszonemi w czasie i przestrzeni drobnemi uroczystościami poszczególnych towarzystw wioślarskich, a jednem wspólnem wielkiem świętem, obchodzonem przez wszystkich w całej Polsce jednego dnia, o jednej godzinie. W ten sposób symboliczne zawiśnięcie flag na masztach wszystkich przystani w całym kraju zyskuje na znaczeniu i urasta do rozmiarów wspaniałej manifestacji, z wielką wyrazistością rzucającej się w oczy całego społeczeństwa, dającej obraz zwartości, solidarności i potęgi obozu wodnych sportowców. Teoretyczne te rozważania powyższej idei, nawiasem mówiąc od lat paru przez „Sport Wodny" propagowanej, znalazły już stuprocentowe potwierdzenie w pierwszej tego rodzaju próbie, dokonanej kilka lat temu.

Tegoroczne nie, broń Boże, obudzenie się ze snu zimowego, a wyjście z sal pod gołe niebo, na wodę, przełamanie się okresu pracy przygotowawczej a rozpoczęcie pracy właściwej — specjalne posiada znaczenie i nasuwa wyjątkowej wagi refleksje. Toć otwiera sezon roku olimpijskiego, roku stawiającego wioślarzy polskich wobec najcięższego i najzaszczytniejszego egzaminu. Na różnych wodach Europy w różnych okolicznościach pokazaliśmy, na co nas stać, i przyzwyczailiśmy opinję świata do liczenia na nas. Nie możemy jej zawieść i w tej najważniejszej próbie — próbie olimpijskiej. W chwili zatem, gdy sztandary nasze wznoszą się ku niebu, w chwili uroczystego skupienia, winniśmy wszyscy zdać sobie sprawę z wagi sytuacji. Ci, którzy przez znojne eliminacje na wodach Witobla dążyć będą poza ocean, do Los Angeles — muszą w momencie tym złożyć ślub, że przez lenistwo czy lekkomyślność w treningu nie zawiodą pokładanych nadziei, że uczynią wszystko, co jest w ich mocy, by dojść do szczytu formy. Zaś pozostali, olbrzymie rzesze czynnych wodniaków, oraz przystaniowych i organizacyjnych działaczy, muszą zobowiązać się do poparcia ich wysiłków, poparcia moralnego i materjalnego. Życzliwem i ufnem ustosunkowaniem mogą natchnąć ich wiarę w swe siły, przelać w nich swą siłę wewnętrzną, wpoić przeświadczenie, że za nimi stoi Polska, wzmocnić ich ducha, zaostrzyć wolę zwycięstwa. Dobrowolnem opodatkowaniem się — mogą i powinni umożliwić wyjazd na Olimpjadę. O bo jakże daleko z Witobla na wody kalifornijskie!

A więc w dniu święta zwycięstwa wiosny nad zimą, w dniu triumfu życia, słońca i wody — ślubujmy wszyscy wspólnym wysiłkiem przyczynić się do osiągnięcia szczytnego celu. Stwórzmy nasz fundusz na wysyłkę olimpijczyków. Redakcja „Sportu Wodnego" otwiera listę ofiar na fundusz olimpijski. Która — z osób, które z towarzystw — pierwsze da przykład zrozumienia swego moralnego obowiązku?

Obyśmy nie długo czekali!

SKŁADAJCIE OFIARY NA

„FUNDUSZ OLIMPIJSKI"

KONTO SPORTU WODNEGO W P.K.O. 6013

Na czekach dopisywać „NA FUNDUSZ OLIMPIJSKI"

XIII sejmik wioślarski

10 kwietnia r. b. w Warszawie, w lokalu W. T. W. odbył się XIII Sejmik Wioślarski. XIII-sty, lecz szczęśliwy. Frekwencja bowiem niebywała — 30 Towarzystw wysłało swych delegatów na ogólną liczbę 54. Dyskusja spokojna i żywa, bez zbytecznych wyskoków, prowadzona z doskonałem znawstwem omawianych spraw. Lecz czyż mogło być inaczej skoro przewodniczył dh. J. Bojańczyk.

Obrady Sejmiku toczyły się pod znakiem Olimpjady. Drugim ważnym punktem były wybory nowego Zarządu P. Z. T. W. To też te dwie sprawy skupiły na sobie całą uwagę Sejmiku. Wszystkie niemal wnioski dotyczyły X Olimpjady. Miarą zainteresowania temi sprawami niech służy fakt tak licznego obesłania Sejmiku przez Towarzystwa.

Przemówienia ożywione były wiarą w świetną przyszłość sportu wioślarskiego, jedynie tylko zatwierdzenie preliminarza budżetowego nasunęło trochę niewesołych refleksyj.

Po powitaniu zebranych przez Wiceprezesa P.Z.T.W. A. Lotha przedmawiał przedstawiciel Z. Z. p. nacz. Lisiewicz, wzywając do rozwijania zdobyczy sportowych „bo przecież sport polski kryzysu nie przechodzi". Witał również zebranych w imieniu W. T. W., gospodarz lokalu, Wiceprezes Towarzystwa, dr. Ślaski.

Jako pierwsze po otwarciu Sejmiku przez Przewodniczącego dh. J. Bojańczyka zostały odczytane sprawozdania Zarządu: ogólne i poszczególnych referatów. Wynikało z nich, iż liczba klubów zrzeszonych podniosła się do 54, natomiast spadła liczba ogólna wioślarzy i wioślarek do 7.689. Praca zarówno w zakresie wyników regatowych, jak i turystyki miała w roku 1931 tendencje wybitnie rozwojowe, zwłaszcza turystyka w szybkiem tempie toruje sobie drogę. Nie można jednak tego powiedzieć o życiu organizacyjnem klubów, które wykazywało pewne usterki (niepunktualność lub wogóle niewypełnianie poleceń Związku). Żywa dyskusja, która się rozwinęła przy zatwierdzaniu preliminarza budżetowego na rok 1932, zakończona została zmniejszeniem przez Sejmik pozycji 2 (Regaty Związkowe) w wydatkach o 1.000 zł., czyli do 6.000 zł., a podwyższeniem pozycji 3 (Różne) w wydatkach o 1.000 zł. z równoczesnem upoważnieniem Zarządu do udzielenia z tej sumy pomocy tym klubom, które poniosły ciężary wysyłki swych osad na Mistrzostwa Europy. Ponadto w celu zlikwidowania zaległości w opłatach składek Sejmik upełnomocnił Zarząd do porozumienia się z klubami w sprawie regulacji należności, z tem jednak, by składki za rok bieżący były bezwzględnie ściągnięte, do klubów zaś, które ich nie uregulują, winien Zarząd zastosować rygory przewidziane przez statut.

Sprawozdania zostały przyjęte do wiadomości, a Zarządowi udzielono absolutorjum. Następnie Sejmik definitywnie wypowiedział się w sprawie wyjazdu wioślarzy na X Olimpjadę i zdecydował wyjazd reprezentacji złożonej z 3-ch osad: 2-ki ze sternikiem, 2-ki bez sternika i 4-ki ze sternikiem, z tem jednak, o ile Związek uzyska odpowiednie kredyty.

Wszyscy bez wyjątku mówcy podkreślali możliwość zwycięstwa tych właśnie osad na X Olimpjadzie.

Szeroko był omawiany sposób przygotowania i eliminacji osad na Olimpjadę, zwłaszcza eliminacje nasuwały szereg wątpliwości. Został położony specjalny nacisk na zmniejszenie ilości, umieszczonych w projekcie kalendarza sportowego, eliminacyj, oraz na skrócenie czasokresu pomiędzy niemi, motywując to stanowisko względami zaprawy wioślarskiej osad i obawą przemęczenia, jak również problematyczną wartością takich eliminacyj.

W konkluzji Sejmik uchwalił: „załogi stające do eliminacji muszą przybyć na Witobel 1.6.32 r., stanąć do regat 5.6.32 r., oraz, po zakwalifikowaniu danych osad przez Komisję Pięciu, do dalszego biegu eliminacyjnego w dn. 12.6.32 r., z tem, że w razie konieczności zarządzi się dalsze biegi eliminacyjne w dniach 13, 14 i 15-tym czerwca 1932 r., nie przekraczając w żadnym wypadku terminu 15.6.32 r. Kapitanowi Związkowemu zleca się wizytację osad olimpijskich w ciągu miesiąca maja".

Przed wyborami nowego Zarządu Sejmik długotrwałą owacją przyjął wniosek o wybranie na członka honorowego P. Z. T. W. długoleniego jego Prezesa Józefa Radwana. Wniosek został przyjęty przez aklamację.

Ostatni punkt porządku dziennego — wybór Zarządu nie natrafił na przeszkody, przeszedł gładko i spokojnie. Tu właśnie zaznaczyło się ogromne uznanie, jakiem się cieszył ustępujący Zarząd — lista jego uzyskała przygniatającą, niemal 90% większość.

Nowy Zarząd:

Prezes — J. Bojańczyk, Wiceprezesi — A. Loth i B. Gędziorowski.

Członkowie: dr. A. Jurjewicz, J. Płoska, L. Chudziński, W. Cyrek, M. Garstecki, W. Grzelak, M. Juszkiewicz, mjr. F. Kozubowski, E. Lenartowicz, Z. Musiał, mjr. Z. Lankau, dr. S. Siemiątkowski, M. Sporny, H. Szumski i W. Stronczyński.

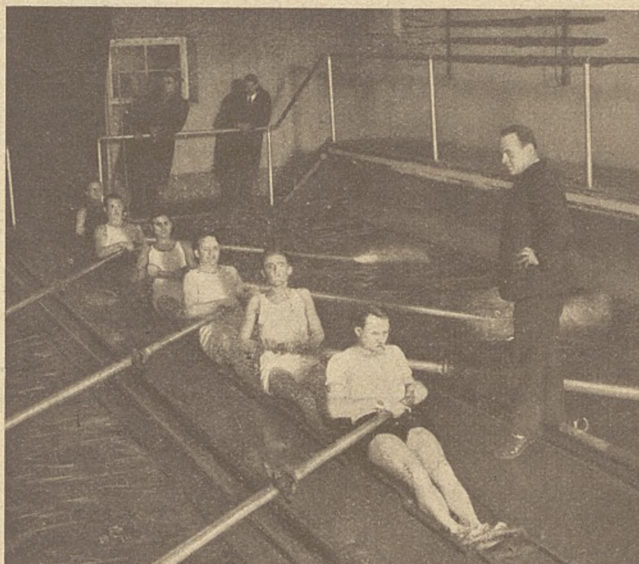
Komisja Rewizyjna: S. Kaniewski, J. Pogorzelski i J. Wierucki. Zastępcy: H. Perkowski i J. Kłobukowski.

Z powodu wniosku w sprawie zorganizowania kursu instruktorskiego Sejmik wyraził zgodę na urządzenie takiego kursu w Warszawie, o ile znajdą się odpowiednie fundusze.

Na tem porządek dzienny został wyczerpany. Sejmik zamknął dh. Loth, dziękując zebranym za udział w obradach i życząc owocnej pracy na terenie Towarzystw.

A więc siły znów zostały odmłodzone. Wiosenne prądy porwały nurt Związku.

M. Idźkowski.



Zaprawa wioślarzy w zimowym basenie W. T. W. pod kierunkiem trenera Haspla.

Wybór i kupno kajaka

Aby wybrać najbardziej odpowiedni typ kajaka, należy odpowiedzieć sobie na następujące pytania:

A) Jakim celom ma kajak służyć?

Do turystyki wielkiej po wodach wszelkich typów wybrać należy składak wędrowny, przyczem na trudne wody gróskie najodpowiedniejszą jest jedynka, na nizinne, raczej dwójka. Kajak szwedzki i kanadyjka nadaje się doskonale do turystyki po wodach niezbyt trudnych (skala 4 i niżej). Liczyć się należy z trudnościami transportu .

Do przejażdżek, spacerów, myślistwa, wędkarstwa, na wody o małym prądzie, na jeziora, najodpowiedniejszym typem jest b. wygodna mniej jednak sportowa kanadyjka. Pozwala na nocleg w łodzi.

Do regat — nadają się kajaki wyścigowe, wybór typu zależy od zamiłowań.

B) Jaką sumą rozporządzam?

Najtańsze są kajaki klejonkowe szwedzkie, oraz składaki płócienne (około 150 — 200 zł.), składaki gumowe, oraz kanadyjki niemal w jednej cenie, (około 400 — 500 zł.). Kanadyjki są bardziej pojemne (2 —4 osób) — składaki zato uniwersalne i tańsze w utrzymaniu. (Brak wydatków za przechowanie zimą i przystań).

Klubowcy mogą nabywać łodzie w wytwórniach na 3 i 6 miesięczne raty.

Pamiętać należy, że do turystyki wielkiej należy mieć dodatkowe wyposażenie jak namiot i t. d., koszt którego wynosi drugie tyle co koszt łodzi.

Często z braku pieniędzy zachodzi konieczność kupna kajaka używanego, skusić nie należy się wówczas niską ceną, gdyż najczęściej kajak taki to już „skończony trup". Wywiad dlaczego łódź jest na sprzedaż?, jak dawno budowana? przez kogo? jakie ma wady? wreszcie dokładne oględziny — pozwolą ocenić jej rzeczywistą wartość (kajaki rejestrowane w klubach mają metryki). Kajak nowy dobrze wykonany i utrzymywany, wytrzymuje z łatwością pięć lat twardej służby, w tym też stosunku należy kalkulować amortyzację łodzi.

Znany konstruktor niemiecki A. Heunch twierdzi, że żywot dobrze konserwowanego składaka wynosi nawet 15 lat!



Belgijczycy na regaty wożą swoje łodzie samochodem, czy u nas nie dałoby się coś podobnego zastosować?

C) Jakiego kształtu kupić kajak?

Przy kupnie zwracamy uwagę na konstrukcję, dobroć materjału i wykonania.

Kształt i konstrukcja kajaka są wynikami wieloletnich doświadczeń specjalistów.

Nie warto, więc kupować fantastycznych prób, domorosłych konstruktorów.

Dzięki nadzorowi Związków kajakowych, oraz konkurencji, wyroby seryjne, fabryczne, naogół odpowiadają wymaganiom. Kupując twory domowego wyrobu zwracać uwagę, aby typem nie odbiegały zbytnio od kajaków fabrycznych. Wyjątek można uczynić jedynie przy zakupie nowych typów, skonstruowanych przez godnych zaufania i doświadczonych konstruktorów.

Od konstrukcji zależą cechy nautyczne i turystyczne kajaka.

Cechy nautyczne to: szybkość, stateczność, zwrotność, łatwość brania fali, żeglowność.

Szybkość zależy od kształtu.

Ponieważ wypór dla danego obciążenia jest stały, łódź będzie tem szybszą im mniejszy jej przekrój podwodny, czyli im łódź jest smuklejsza, dłuższa.

Z drugiej strony zwężanie przekroju i wydłużanie kadłuba wpływa ujemnie na pozostałe cechy; zmniejsza się gwałtownie stateczność, kajak zatraca zwrotność, tak konieczną przy omijaniu niebezpieczeństw na nurcie. A i dobre branie fali zależy od wysokiego położenia dziobu i rufy, oraz małego zanurzenia.

Kajak wąski, głęboko siedzący przebija falę, szeroki, płaskodenny wchodzi na falę. Zwrotność wymaga, by kajak nie był zadługi, oraz, aby środek ciężkości łodzi przechodził w jedynce przez siedzisko wioślarza, w dwójce, między siedziskami.

Wymagania te uwzględniają kajaki czołowych wytwórni. Charakterystyczne wymiary składaków poniżej podaję.

	TYP	L mtr. dług.	B mtr. szer.	H mtr. wys.	Waga kg.	Nośność kg.
Turystyczny	Jedynka . .	4.50	0.72	0.26	16 — 20	200
	Dwójka . .	5.20	0.90	0.32	25 — 30	300
Regatowy	Jedynka . .	4.50	0.65	0.22	14 — 16	150
	Dwójka . .	5.20	0.72	0.25	20 — 25	250

W dążeniu ku uzyskaniu najkorzystniejszego kształtu próbowano różnych form kadłuba, a więc prócz łodzi, w planie ściśle symetrycznych, nadawano kształt kroplowy, lub kropli odwróconej, torpedowy i t. d.

Wpływ jednak kształtu kadłuba na szybkość przy małych szybkościach bezwzględnych, jakie osiąga kajak, nie ma tak wielkiego znaczenia jak w budowie łodzi szybkobieżnych.

Zalety turystyczne to: bezpieczeństwo, wygoda, duża ładowność, łatwość rozbierania, składania, naprawy, przenośność.

Bezpiecznym jest kajak, który posiada dużą stateczność, sucho żegluje oraz jest zaopatrzony w specjalne urządzenia, jak wodoszczelny, a łatwo odpinalny fartuch, stateczniki powietrzne i t. d.

Dobre turystyczne kajaki podwójne szerokości 85—90 cm. a długości 5.20 cm. zabierają z łatwością około 300 kg. ładunku (wraz z załogą), a mimo to na rzece górskiej w szybkości niemal nie ustępują wąskim kajakom regatowym.

Składaki tego typu doskonale nadają się również do żeglowania.

Rozbieranie i składanie nie powinno zabierać więcej, jak po 15 —20 minut czasu, przyczem montaż należy wykonywać bez żadnych przyrządów.

Wszelkie złączenie cechować musi przejrzystość i prostota, aby rozebrać i złożyć można było z największą łatwością nawet w złych warunkach atmosferycznych (noc, deszcz).

Koniecznym warunkiem jest również łatwość naprawy. Wszelkie „patenty" skomplikowane, są bezużyteczne tam, gdzie prócz rąk niema innych narzędzi.

Po spakowaniu składak (dwójka) powinien zajmować nie więcej niż 3 — 4 paczki, długości do 1.30, łącznej wagi 32 kg.

Tylko takie składaki wolno darmo przewozić w wozie kolejowym w przedziale, jako bagaż osobisty.

D) Materjał i wykonanie.

Części drewniane wykonywa się z gatunków drzewa lekkich, sprężystych, nie żywicznych. Drzewo musi być wysuszone, bez sęków, ciemniejszych smug, pęknięć. Z gatunków drzewa najczęściej używane są jesion, sosna, świerk, jodła, dąb, a na kanadyjki i kajaki sztywne, również szlachetny mahoń i cedr.

Słój drzewa równy winien biec wzdłuż najdłuższego boku deski, listwy, czy pręta. Wręgi nie mogą być wyrzynane z jednej deski, należy je, albo wyginać z listew, albo też składać z kilku kawałków połączonych na nity i klejonych odpornym na wilgoć klejem.

Na kajaki nadają się klejonki (dychty) tylko najlepszego gatunku, sklejone na „Certus", nie pęczniejące i nie rozklejające się w wodzie.

Wszystkie części drewniane chronimy przed wilgocią pokrywając je lakierem „do łodzi".

Konstrukcja szkieletu musi być sprężysta i wytrzymała na uderzenie od czoła.



Młody żeglarz na jachcie.

Kajak ustawiony wolno na dziobie i rufie powinien nieco zwisać ku dołowi.

Konstrukcje zbyt sztywne, gorzej trzymają się na fali. Przy próbie należy kajak obciążać do granic obciążenia użytkowego (dla składaków turystycznych—jedynka 180 kg., dwójka 250 kg.),

Należy zwrócić uwagę na zrównoważenie łodzi, oraz kierunek kila: kajak kładący się na burtę, lub o krzywym kilu, będzie schodził z kierunku jazdy, co jest jego bardzo wielką wadą.

Składaki o powłokach gumowych powinny mieć urządzenie napinające (rozworę), w przeciwnym razie opona nie przylega ściśle do szkieletu, łódź się wypacza.

Kajak taki, jest mniej szybki i wytrzymały. Wszystkie części składaka stykające się z powłoką nie mogą mieć ostrych brzegów.

Części składaka wykonane z tkaniny płóciennej, czy bawełnianej (najlepsza „Makko"), nie mogą posiadać ciemnych kropek ani brudnych zielonkawych plam (oznaka butwienia).

Dobra tkanina jest ścisła, równa, bez zgrubień i węzełków. Na zeszyciach musi być zostawiony zapas, aby materjał się nie siepał.

Opona z 5 lub 7 warstw tkaniny i gumy naprzemian, winna być odporną na rozerwanie i przebicie. Próby można wykonać na kawałkach do reperacji. Poszczególne warstwy muszą być dobrze sklejone.

Osnowa z mocnej tkaniny, dobrze złączonej z gumą. Powierzchnia zewnętrzna opony śliska, bez rys, spękań i nalotu zwietrzałej gumy. Pożądane, aby przed utlenianiem była chroniona powłoką specjalnej farby, o metalicznym połysku.

Części metalowe najlepsze ze stopów nierdzewiejących, twardych, nie łamliwych. Na nity—miedź, aluminjum, na śruby — bronz, dural, nikiel, mosiądz, na gwoździe — miedź. Żelaza można używać tylko w wypadkach koniecznych, przed rdzewieniem chronić go należy warstwą farby i lakieru.

Nie obojętną jest strona estetyczna. Kajak zbudowany celowo, logicznie, już sam przez się będzie miał piękną linję.

Podnieść wrażenie harmonijnego piękna można przez odpowiedni dobór kolorów.

Burty malujemy na kolory czyste, jasne nie krzykliwe. Pokład zwykle barwą nieco jaśniejszą. Wszelkie ozdóbki, lamperyjki, smoki, ogromne napisy — są nie na miejscu.

Skromność, prostota, celowość, oto wytyczne, jakiemi należy się kierować.

E) Sprzęt dodatkowy.

Nie wystarczy kupić sam kajak trzeba go urządzić; dochodzą tu:

Siedziska — najczęściej robione z dziurkowanej klejonki (jak u krzeseł). Oparcie na plecy musi być ruchome (dokoła osi poziomej) i nie powinno ugniatać krzyża. Zwykle z dwóch deszczułek lekko wygiętych przybitych do osi. Siedziska i oparcia opisanego tu typu nie należy zbyt silnie lakierować, bo wówczas przyklejają się do skóry i powodują przykre odparzenia. Na siedziska i oparcia nakładamy pneumatyczne poduszki okrągłe, ósemkowe do siedzenia, prostokątne dwudzielne na oparcie. Rasowi włóczędzy, zastępują poduszki te praktycznym materacykiem pneumatycznym lub kapokowym, 65 × 120 cm., który jednocześnie służy do siedzenia „fotelowego w łodzi — do noclegu w namiocie, a jest i przyrządem ratunkowym w razie wywrotki".

Materacyk taki sporządzić sobie można z 3 — 4 dętek rowerowych.

Na zamówienie wykonywa je w cenie około 20 zł. „Składnica Harcerska Z.H.P.” w Warszawie.

Niemniej ważną rzeczą jest dobry fartuch. Dobry, to znaczy, chroniący przed deszczem, falą, łatwo jednak odpinalny w razie wywrotki.

Szyje się fartuchy z tkaniny gumowej lub brezentu. O wodoszczelność nie trudno. „Piętą achillesową” jest sposób zapięcia. Pamiętać należy, że każdy litr wody (1 kg.) w łodzi nietylko moczy nas samych i niszczy ekwipunek, lecz w wysokim stopniu utrudnia utrzymanie równowagi.

Z systemów zapięcia — najpopularniejszy à la klepper, z obtykaniem brzegu fartucha we wrębek burtnicy.

Bardziej jednak praktyczne są fartuchy dwudzielne, przymocowane na stałe do burtnic a zapinane w środku (po osi łodzi).

W czasie pogody zwinięte w rolki spoczywają wzdłuż burt, na falę zapinamy je na zatrzaski łatwo i szybko (system „Berger”).

Praktyczne jest również zapięcie syst. „Heunch”.

Ostatnio zastosowano do fartuchów zapięcie błyskawiczne. Ze względu na łatwość dostania się piasku, nie wiadomo czy to skądinąd doskonałe zapięcie okaże się praktycznem.

Choć kajak rasowy nie posiada steru, to jednak jest on cennym dodatkiem.

Na bocznym wietrze, lub przy kajaku źle obalastowanym i t. d. ster oddaje nieocenione usługi. Steruje się nogami. Systemów sterowania jest parę. najpraktyczniejszy system „stopowy” — zawiasowy. Dwie stopy drewniane na zawiasach pochylają się około osi poziomej, ciągnąc bądź prawą bądź lewą linkę sterową.

W systemie orczykowym, sterowanie odbywa się przez obrót orczyka dokoła osi pionowej. Steruje zawsze wioślarz tylny. Zważać, aby odległość umocowania sterownicy, pozwalała na sterowanie przy zapiętym fartuchu.

Wiosła. Długość ich waha się od 2.5 do 3 mtr. Wiosła krótkie, zmuszając do wysokiego trzymania barków, bardzo męczą ręce, wiosła długie są cięższe, i powodują boczenie łodzi. Najlepszą jest długość pośrednia 2.80.

Drzewce (najlepsze wewnętrz wydrążone) nie powinno być zagrube, gdyż trudno je wtedy objąć. Pióra doklejane sprężyste, o krawędziach tępych.

Długość pióra 45 cm., szerokości 13 — 15 cm., rogi zaokrąglone i okute blachą miedzianą. Kształty piórek: listkowy, sercowy i t. d. okazały się niepraktyczne.

Wiosełko, powinno być dzielone w połowie na dwie części, tak, aby można było płaszczyzny piórek nastawiać do siebie pod kątem. (Niezwykle ważne przy jeździe na dużym wietrze). Drzewce zaopatrujemy w pierścienie ściekowe (chronią przed kapaniem wody do łodzi), oraz w gumowe rękojeści, nie uciskające dłoni.

Wiosło kanadyjskie czyli kopyść długości 1.20 — 1.30 m. posiada u góry drzewca główkę. Piórko nie posiada charakterystycznego dla innych typów wygięcia, jest ściśle symetryczne i strugane z jednego kawałka.

Na wiosła używamy jodły (bardzo lekka), sosny (tania i mocna), jesionu (bardzo mocny, sprężysty). Piórka należy często lakierować, gdyż są najbardziej narażane na uszkodzenia mechaniczne. Drzewca lakierować nie należy w miejscach chwytu, gdyż lakier przyklejając się do ręki powoduje pęcherze.

Kajaki wraz ze sprzętem dodatkowym wyrabiane są obecnie w kraju przez cały szereg wytwórni. Jakością wyroby krajowe nie ustępują zagranicznym, mimo to cena ich jest niższa, a dzięki systemowi sprzedaży na raty możność nabycia łatwiejsza. Nadzór nad budownictwem kajakowem sprawuje referat techniczny Polskiego Związku Kajakowców. Wyroby wytwórni krajowych winny nosić znak z napisem „Odpowiada normom P.Z.K. Rok 193....”.

Tonny.

Kalendarz sportowy P. Z. T. W. na 1932 rok

8 maja — początek sezonu i otwarcie przystani wioślarskich wszystkich Towarzystw.

29 maja — regaty miejscowe, nieklasyfikacyjne lub wewnętrzne we wszystkich ośrodkach.

1 czerwca — początek obozu przedolimpijskiego na Witoblu pod Poznaniem.

5 czerwca — regaty międzyklubowe w Poznaniu (Witobel).

5 czerwca — I-sza eliminacja olimpijska w biegach dwójek bez sternika, dwójek ze sternikiem i czwórek ze sternikiem.

5 czerwca — eliminacje do meczu z Czechosłowacją w biegach jedynek, czwórek ze sternikiem i ósemek.

12 czerwca — regaty propagandowe w Płocku.

12 czerwca — II-ga eliminacja olimpijska i regaty miejscowe w Poznaniu.

13, 14, 15 czerwca — ewentualne dodatkowe eliminacje olimp. i zakończenie obozu olimp.

26 czerwca — I-sze regaty międzyklubowe w Warszawie W. M. K. W. (Mistrzostwa Warszawy).

2 lipca — wyjazd ekspedycji na Igrzyska Olimpijskie w Los Angeles.

3 lipca — regaty międzyklubowe i międzyszkolne w Bydgoszczy.

3 lipca — regaty sokole w Pradze Czeskiej, biorą udział jedynka, czwórka ze sternikiem.

10 lipca — I-sze regaty międzyklubowe w Wilnie (Troki, Mistrzostwa Wilna).

10 lipca — mecz z Czechosłowacją w Mielniku.

17 lipca — regaty propagandowe w Grodnie.

17 lipca — regaty propagandowe we Włocławku.

24 lipca — I-sze regaty propagandowe w Kaliszu (Tow. Wioślarskie w Kaliszu).

24 lipca — regaty propagandowe w Łomży.

9—13 sierpnia — regaty olimpijskie w Los Angeles.

14—15 sierpnia — 2-dniowe regaty Związkowe o Mistrzostwo Polski w Bydgoszczy.

28 sierpnia — II-gie regaty międzyklubowe w Warszawie (W. M. K. W.).

4 września — regaty propagandowe w Toruniu.

4 września — regaty F. I. S. A. w Białogrodzie o Mistrzostwa Europy.

11 września — II-gie regaty międzyklub. w Wilnie.

18 września — regaty międzyklubowe w Krakowie (Kom. Wiośl. Kobiecego).

18 września — regaty propagandowe w Gdańsku.

25 września — II-gie regaty propagandowe w Kaliszu (Wojsk. Kl. Sport. „Prosna”).

2 października — miejscowe regaty długodystansowe, oraz zamknięcie sezonu.

Kalendarz powyższy został zatwierdzony w dniu 10 kwietnia r. b. przez XIII Sejmik Wioślarski w Warszawie.

Z podróży na jachcie „Junak" do Francji

Podróż, którą odbyliśmy w jesieni z. r. na jachcie Y. K. P. „Junak" miała na celu: wyrobić dobrych jachtsmenów - instruktorów, pokazać banderę Y. K. P. na zachodzie i nawiązać przyjazne stosunki z pokrewnemi organizacjami, poznać dokładnie drogę do Francji pod względem nawigacyjnym, zwiedzić szereg dużych portów położonych po drodze i jeżeli czas pozwoli to wystawę kolonjalną w Paryżu.

Perspektywy wspaniałe. Nie dziw przeto, że jak wieść się o tem rozeszła amatorów znalazło się sporo, więc dużo trudności trzeba było pokonać nim „Junak" całkowicie obsadzony i wyposażony wyruszył na morze.

Przedewszystkiem nie byliśmy pewni czy Szef. K. M. W. zezwoli nam na tak daleką i stosunkowo ryzykowną podróż. Ta trudność została jednak pokonana dzięki gorącemu poparciu D-cy Floty Pana Komandora Unruga, któremu pozwalam sobie złożyć w imieniu załogi „Junaka" jaknajserdeczniejsze podziękowanie.

Pozatem piętrzyły się trudności finansowe, organizacyjne i to, że nikt właściwie nie wiedział kiedy i w jakim stanie wróci „Junak" ze swej podróży z kursem Ośrodka Morskiego.

Jacht „Junak", na którym podróż odbyliśmy, zbudowany został we Francji w r. 1914, z drzewa dębowego. Długość jego wynosi 15 mtr., szerokość 4 mtr. 40 cm., zanurzenie 2 mtr. 90 cm. Powierzchnia żagli 125 mtr. Jest to typowy kuter używany przez pilotów francuskich, idealny wprost dla celów turystyki morskiej i jako taki był stale podziwiany i należycie oceniany przez sportsmenów i marynarzy we wszystkich portach, gdzie zatrzymywaliśmy się. Szczególnie zaimponował on holenderskim jachtsmenom, posiadającym wprawdzie wspaniałe, luksusowe ale mało zdatne dla otwartego morza jachty.

W roku ubiegłym „Junak" otrzymał pomocniczy 40-konny motor pędzony ropą i rozwijający w spokojną pogodę szybkość do 7-iu mil morskich, co do pewnego stopnia zapewniło nam terminowy powrót.

W skład załogi weszli panowie: 1) Wł. Filanowicz— jako kapitan, 2) Kazimierz Szalewicz — jako nawigator, 3) Borys Karnicki — jako I sternik, 4) Zigniew Przybyszewski — jako II sternik, 5) Michał Laudański — jako gospodarz mesy (zwany popularnie mesjaszem), 6) Wincenty Kowalski — jako załoga pokładowa, oraz załoga zawodowa: b-n Sobczyk, jako bosman okrętowy, mat. Maćkowiak, jako motorzysta, mar. Bonk, jako pokładowy, mar. Honke, jako kucharz.



W porcie Nexo na Bornholmie.

Pozatem mieliśmy ze sobą przedstawiciela P. A. T., art. mal. Świdzińskiego z aparatem kinematograficznym.

Pierwotnie ułożyliśmy następującą marszrutę: Gdynia — Kanał Kiloński — Amsterdam, Le Havre — Londyn — Kopenhaga, przez Sund — Bornholm — Gdynia.

Warunki atmosferyczne i brak czasu zmusiły jednak nas do zmiany tego projektu i faktycznie została przebyta następująca droga:

Gdynia — Bornholm — Kanał Kiloński — Calais — Londyn — Amsterdam, Północny kanał Holenderski — Zuider - see — Kanał Kiloński — Bornholm — Gdynia. W ten sposób zmuszeni byliśmy z braku czasu zrezygnować z Le Havre i przejścia przez Skagerak Sund i z Kopenhagi. Natomiast przeszliśmy przez północny kanał Holenderski i Zuider - see i zahaczyliśmy o porty „Renne" i „Nexe" na Bornholmie. Razem blisko 1700 mil morskich.

Koszta podróży, wliczając w to zakup żywności, opłaty za przejście przez Kanał Kiloński i śluzy, opłaty portowe (Calais), podróż załogi szeregowej do Paryża na wystawę kolonjalną, zakup ropy i drobne wydatki wyniosły po 360.— zł. na osobę czyli razem 2.516.— zł.

Pozatem opłaciliśmy djety zagraniczne załogi szeregowej mar. woj. po 172.— zł. na osobę — razem 858.— złotych. Co ogółem stanowi kwotę 3.375.— złotych.

Mając na uwadze, że żywność zagranicą jest znacznie droższa niż w kraju — zaopatrzyliśmy się w nią w Gdyni, dokupując w drodze tylko szybko psujące się artykuły, jak to mięso, chleb, kartofle, ryby świeże i t. p. co znacznie obniżyło nasze koszty utrzymania.

Zainstalowaliśmy nawet antenę dla radjo - odbiornika, lecz niestety nie wypróbowano jej w Gdyni i wszelkie nasze próby późniejsze uruchomienia mego radjo-odbiornika spełzły na niczem.

Pozbawiło to nas wielu cennych meteorologicznych wiadomości i przyjemności słuchania radja na morzu.

Y. K. P. wydał patent, wystawił listę załogi i wydał nam książeczki żeglarskie. Na wszelki wypadek uzyskaliśmy u konsula francuskiego w Gdyni wizę wjazdową do Francji, gdyż baliśmy się trudności przy wyjeździe do Paryża na zwiedzenie wystawy kolonjalnej. Zresztą nigdzie od nas żadnych wiz ani opłat nie żądano i wszelkie władze portowe honorowały dokumenty wystawione Y. K. P.

Wieczorem dnia 3 września wszystkie przygotowania zostały ukończone i cała załoga zaokrętowała się na „Junaku".

O godzinie 22 m. 56 puszczono w ruch motor, „Junak" odkotwiczył i wyszedł z portu wojennego, kierując się na latarnię Hel. Wiał lekki West, wiatr i morze było spokojne. Aby nie tracić czasu na lawirowanie wobec przeciwnego, słabego wiatru, płynęliśmy pod motorem. Wkrótce niezliczone już obecnie światła Gdyni znikły i „Junak", po przejściu tawersu latarni Hel, położył się na kurs 307^{0}, powoli kołysząc się na spokojnej fali już otwartego morza.

Kolejno przeszliśmy latarnie Rozewie, Stilo i Schelpin, przy spokojnem zupełnie morzu i cudownej słonecznej pogodzie. Był to właściwie pierwszy i ostatni ciepły i spokojny dzień. Barometr jednak ruszył powoli wdół. O godzinie 17-ej dnia 4 września wiatr zmienił kierunek na NO wobec czego zatrzymaliśmy motor i podnieśliśmy żagle. Wiatr stopniowo wzmagał się i morze było coraz więcej niespokojne. O godz. 4-ej 5.IX zostałem zastąpiony przez por. Szalewicza i zeszedłem do mesy na wypoczynek. „Junak", pędzony coraz to wzmagającym się wiatrem

i falą, począł gwałtownie kłaść się z burty na burtę. Zmęczenie jednak zrobiło swoje i wkrótce zasnąłem rozpartszy się łokciami i nogami w koi. Niedługo jednak w ten sposób odpoczywałem. Około godz. 6-ej zostałem obudzony przez nawigatora, który zameldował, że mamy sztorm i, że nawet zasłonięci przez Bornholm, jesteśmy już w prawdziwem piekle, żagli zrefować nie podobna, a „Junak” nie słucha steru i wyrywa gdzie mu się żywnie podoba, bez względu na obecność 2-ch sterników przy sterze.

Po wyjściu na pokład zorjentowałem się, że nie podobna będzie dać sobie rady w otwartem morzu z refowaniem żagli, i trzeba schronić się do Renne, którego trawers właśnie przechodziliśmy. Ażeby pomóc sternikom kazałem puścić w ruch motor i wziąć kurs na boję wejściową do Renne. Mimo, że byliśmy zasłonięci wyspą i falę mieliśmy stosunkowo niedużą, nadbiegające co chwila szkwały z ulewnym deszczem, kaskady wody zrywanej z wierzchołków fal i tumany kurzu wodnego, powstającego od uderzenia fal o burtę „Junaka”, bardzo utrudniały nam orjentację. Powoli posuwaliśmy się w tym białym chaosie z trudnością wypatrując, w przerwach pomiędzy szkwałami, znaki ostrzegawcze, wskazujące liczne i niebezpieczne mielizny, otaczające Renne.

Po zbliżeniu się do brzegu, spuściliśmy żagle i weszliśmy pod motorem do portu. W międzyczasie kazałem zmierzyć siłę wiatru — rezultat 8½ — 9. To samo podała stacja meteorologiczna w Renne.

W przeciągu 5 i 6 września szalał bez przerwy sztorm i ruch statków w porcie zupełnie zamarł. Czas wyzyskaliśmy na zwiedzenie miasta i wyspy przy latarni Hammer Odde, położonej na północnym krańcu wyspy. Olbrzymie fale rozbijały się z rykiem o przybrzeżne rafy i skały podnosząc słupy białej piany. Idąc brzegiem dotarliśmy do miniaturowego portu rybackiego. Fale przelewały się tu przez falochron, tworząc prawdziwe wodospady. Rybacy stali bezczynni, gwarząc pomiędzy sobą. Zapytaliśmy się ich po niemiecku co będzie z pogodą. Stary morski wilk oświadczył nam, że morze uspakaja się i że oni nazajutrz wychodzą już na połów.

Zdecydowaliśmy również iść dalej i 7.IX po uzupełnieniu zapasów wody i żywności wyszliśmy o godzinie 10, kierując się na boję wyjściową.

W nocy wiatr przeszedł na NW. o sile do 5, więc zmuszeni jesteśmy położyć się na kurs 221. Przy tym manewrze idzie w strzępy nasz kliwer.

Pod wieczór znów sztorm, przy zupełnie przeciwnym wietrze o sile 6—7. Nie ma żadnego sensu lawirować w nocy przy tak wzburzonem morzu. Motor obecnie pracuje całą mocą, a nie może pokonać silnego wiatru i dużej fali. Decyduję poczekać noc w Tromper-wieck, gdzie zakotwiczamy o godz. 23. Zatoka od zachodu zupełnie zasłonięta od fali. Niepokoi nas tylko myśl aby czasem Niemcom nie zechciało się nas zrewidować.

Dzień 8.IX schodzi na porządkowaniu okrętu i odpoczynku. Pod wieczór wiatr uspakaja się i koło godz. 20 ruszamy dalej. Latarnia „Arcona”, którą właśnie mijamy, przez dłuższy czas nadaje jakiś semafor. Nie chcąc ujawniać kto jesteśmy, każę udawać „greka”. W nocy spotykamy kilka niemieckich okrętów wojennych, idących kontr-kursem w szyku torowym i rzęsiście oświetlonych. Prawdopodobnie torpedowce. Noc przechodzi stosunkowo spokojnie. O godz. 6-ej 9.IX przechodzimy trawers boj Plantagenet i 9,30 spotykamy 4 traulery niemieckie, którym salutujemy banderą. Ostatni odpowiada niezwłocznie. Widać że zaciekawili się i obserwują nas. Wkrótce rozchodzimy, gdyż idę kursem na Warnemundę. W ciągu dnia lawirujemy przeciwko W. wiatrowi. Około północy, po zbliżeniu się latarni Bruns Haupten, zmieniamy kurs na Femarn belt. Fala i wiatr zmniejszają się: zasłania nas wyspa Femarn.

Około godz. 5-ej 10.IX przecinamy Femarn - belt, statki idą ławicą jak śledzie, w obydwie strony, nie brak i żaglowców i rybaków. Sprawdzam stałe światła, gdyż widać jednocześnie około 20 statków, które urządzają sobie w tej cieśninie prawdziwe wyścigi.

Po przejściu pływającej latarni Femarn-belt skręcamy na południe aby wyzyskać NNW, wiatr. W miarę jak zbliżamy się do brzegów Holsteinu, występuje coraz piękniejsza panorama; na wysokim spadzistym brzegu widać jak na dłoni wspaniałe zamki, parki, fermy i kościoły. Wysoką kulturę, pracowitość i porządek odczuwa się tu na każdym kroku.

Tak wędrujemy wzdłuż brzegu przy dobrej, chwilami słonecznej pogodzie.

O godz. 17-ej skręcamy do kilońskiej zatoki, pozostawiając z lewej burty boję wejściową Kiel a następnie monumentalny ale niezbyt estetyczny pomnik marynarzy niemieckich, którzy zginęli w wojnie światowej.

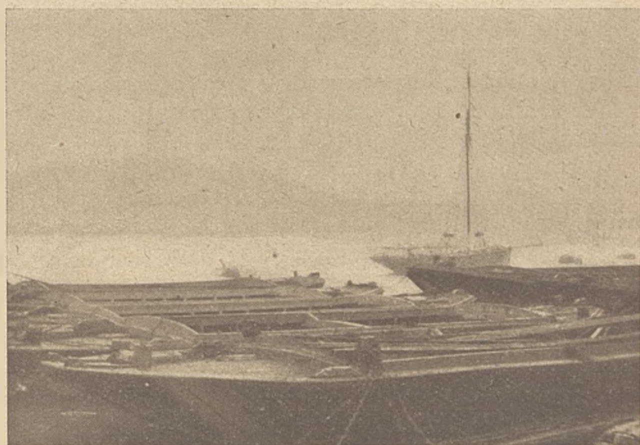
Godz. 18.40 spotykamy niemiecki kontr-torpedowiec, któremu oddajemy przepisany salut banderą. Załoga „Junaka” ubrana jak do wejścia do portu, uszykowana na pokładzie. D-ca kontr-torpedowca grzecznie salutuje ręką a po chwili torpedowiec odpowiada nam banderą.

O godz. 19-ej wchodzimy i cumujemy się w śluzie Holtenau.

Natychmiast opadają nas dostawcy, proponując czekoladę, ananasy, wino, papierosy po bajecznie tanich cenach. Uzupełniamy zapasy, płacimy za przejście przez kanał i pilotowe i po zaokrętowaniu pilota ruszamy dalej. Korzystając, że prowadzi pilot odsypiamy się z nawigatorem.

Koło godz. 24 zbudzony zostaję rykiem syren okrętowych i dźwiękiem naszej trąbki mgłowej. Wychodzę czemprędzej na pokład. Nad kanałem rozpostarła się ciężka nieprzenikliwa dla wzroku mgła. Latarnie ustawione dla orjentacji na brzegach kanału — znikły za zasłoną, o 2 kroki nic nie widać. Zmniejszamy bieg i ostrożnie posuwamy się wśród tłoku płynących kanałem statków, dając przepisowe sygnały rogiem i nadsłuchując. Taka zabawa trwa przez czas dłuższy, nakoniec mgła ginie a z nią razem i my w kojach.

„Mesjasz” przygotował rozmaite smakołyki dla pilotów, którzy zmieniają się w połowie drogi, korzystając z czego każdy, kogo nie zmorzył sen — bawi pilota



Jacht „Junak” na Tamizie.

rozmową, niezapominając dotrzymywać mu kroku w dziedzinie kulinarnej i bachusowej.

Jest to poprostu sposób na naszego „oszczędnego" „mesjasza".

Tu mogę naocznie przekonać się, że apetyt jest sprawą prawdziwie międzynarodową i zbliża nawet niebardzo zgodne narody.

Pilot Niemiec je, popija, pali, bardzo chwaląc nasze monopole państwowe.

O godz. 6-ej cumujemy się w Brunsbütell, aby zaczekać na odpływ i otwarcie śluzy wejściowej.

11.IX o godz. 13,30 po uzupełnieniu zapasów ropy (400 kg.) i wody wyruszamy w dalszą drogę i wchodzimy do Elby.

Wartki prąd odpływowy szybko niesie nas ku ujściu. Mijamy kolejno latarnie pływające, Elbę I i II i III i około godz. 20 zbliżamy się do wyspy Helgoland. Łagodnie nas kołysze długa i spokojna fala morza niemieckiego. Zapada ciemna gwiaździsta noc, widać tylko wybłyski latarni morskich. Z zaciekawieniem obserwujemy nieznane prawie u nas na Bałtyku zjawisko fosforescencji morza.

„Junak" płynie pozostawiając za sobą świetlany ślad.

Jest znacznie cieplej. Jesteśmy poza obrębem zwykłych dróg okrętowych, skręcamy na zachód.

12.IX w nocy wiatr wzmaga się, dochodząc nad ranem do 7. Fala coraz to większa, lecz mniej stroma i mniej dokuczliwa niż bałtycka.

13.IX o 1-ej przechodzimy trawers latarni pływającej Terscheling i skręcamy na południe, kierując się do cieśniny Calais. Znów robi się tłok na horyzoncie i trzeba pilnie czuwać, gdyż „Junak" chwilami zupełnie znika pomiędzy olbrzymiemi falami.

W nocy spotykamy duży trans-atlantyk prawdopodobnie niemiecki, oświetlony jakby miasto.

Nad ranem nasz kinooperator próbuje robić zdjęcia.

W miarę posuwania się w cieśninę wiatr i fala zmniejszają się.

14.IX kładziemy się na boję wejściową do portu w Calais.

O godz. 8-ej spuszczamy żagle i wchodzimy pod motorem do portu.

Jest czas odpływu. „Junak", który przybił do przystani, sięga jej zaledwie końcem masztu. Czas do pełnej wody, kiedy otwierają basen wewnętrzny, wyzyskujemy dla uporządkowania i podmalowania okrętu i przebrania się załogi.

Pogoda ciepła, słoneczna.

Wraz z morzem podnosi się i „Junak".

Z nadbrzeża sporo ludności przygląda się nam. Nie brak i rodaczki, która proponuje wyprać bieliznę.

O godz. 13-ej meldujemy się w kapitanacie portu i wchodzimy przez śluzę do basenu wewnętrznego, gdzie woda mniej więcej utrzymuje się na równym poziomie.

Ogarnia nąs gorączka zobaczenia wystawy kolonjalnej.

Zmieniamy pieniądze.

Źle śpimy i o godz. 5-ej rano wyruszamy gremjalnie na dworzec. Ekspres szybko i bez uszkodzenia dostarcza nas na „Gare du Nord".

Stajemy w małym hoteliku, położonym co prawda przy niebardzo przyzwoitej uliczce, Pigale, szczęśliwi, że mamy dach nad głową. Przebieramy się, aby zameldować się w poselstwie i u attaché wojskowego. Na tem schodzi nam czas do godz. 16-ej.

Nawiązujemy kontakt telefoniczny z „Yacht Club de France" i zapowiadamy wizytę. Wieczorem idziemy podziwiać czekoladową Józefinę.

Nazajutrz wystawa.

Ja, jako amator wszelkiej egzotyki, specjalnie interesuję się pawilonem Taiti, Kaledonji, Martyniki, Gwadelupe, przecudownemi panoramami Indo - Chin, Kambodży i t. p. Imponujący jest Ankhor - wat, napełniony bezcennemi wprost skarbami miejscowej sztuki. Staję się powoli niewolnikiem wystawy i codzień czas od 8 rano do późnego wieczora tam spędzam. Nie zapominam przytem o wypróbowaniu egzotycznych smakołyków.

Paryż mnie nie bawi. Zwiedzam jeszcze tylko muzeum morskie w „Louvre" i to przy okazji składania wizyty w Yacht Club de France.

Zastępca nieobecnego prezesa, znakomitego badacza krajów polarnych d-ra Charcot, wita nas niezwykle uprzejmie, w przepięknej siedzibie klubu, cierpliwie słucha mego krótkiego przemówienia „okazyjnego" i odbiera przeznaczone dla klubu: proporczyk i znaczek klubowy, obdarowując nas nawzajem paru pięknemi wydawnictwami klubu i zapowiada przytem rewizytę na rok przyszły w naszym Yacht Klubie w Gdyni.

Czas leci szybko. Nadchodzi 19.IX, termin ważności naszych powrotnych biletów kolejowych. Trzeba wracać. Pocieszamy się, że stan finansowy i tak nie pozwoliłby nam dłużej zostać. 20 września wraca reszta załogi samochodem, nie krępowana terminowemi biletami jazdy.

Otrzymuję też list od Pana Świdzińskiego, naszego kinooperatora, że pilne interesy zmuszają go pozostać w Paryżu, i że wróci drogą lądową. A szkoda, bo oczekuje nas najpiękniejsza część podróży.

21.IX. Sztorm jak się patrzy. Uzupełniamy zapasy i czekamy na polepszenie pogody. Wyruszamy nazajutrz, kierując się do Londynu. Resztki wczorajszego sztormu dają się nam dobrze we znaki. Wieczorem wchodzimy do Tamizy i zakotwiczamy w Gravesand, koło starej fregaty, służącej obecnie za szkołę dla jungów.

23.IX, nie zagabywani przez żadne polecane w locji władze, ruszamy pod motorem dalej. Jednak Anglicy dobrze pilnują i wkrótce duży motorowy kuter z przedstawicielem władzy portowej zatrzymuje nas i bada dokumenty. Parę zapytań i otrzymujemy rodzaj przepustki, którą mamy pokazać w Londynie.

Podróż trwa dalej. Mamy już typową londyńską pogodę. Co raz to pada drobny kapuśniaczek, w przerwach świeci słońce. Tamiza staje się znacznie węższą. Brzegi usiane przystaniami, fabrykami, dokami i składami. W dokach pełno dużych okrętów, gdzie zapewniony mają przez śluzy stały poziom wody.

Poziom Tamizy zależny od przypływu — waha się znacznie.

Na rzece ruch nie do opisania. Setki dużych i małych statków mkną w rozmaitych kierunkach.

Specjalność Tamizy — barki o czerwonych żaglach powoli płyną w górę rzeki, korzystając z przypływu i sprzyjającego wiatru. Setki innych oczekuje na ładunek, zakotwiczone wzdłuż brzegów. Wszędzie tysiące kryp stojących i poruszających się. Mocno czuć rozmaite egzotyczne i „swojskie" zapachy, płynące z otwartych składów, przy których załadowuje się i wyładowuje bez przerwy niezliczone statki, barki, galary i t. p. Zapachy te czasem są tak mocne i charakterystyczne, że we mgle lub w nocy możnaby dokładnie określić swe miejsce, o ile ułożonoby taką mapę „zapachów".

W południe przechodzimy Tower - bridg, chcąc stanąc w samem sercu Londynu i w sąsiedztwie naszego „Premjera". Wizyta u władz portowych przekonywa nas o niemożliwości tego projektu. Woda tu spada o kilka metrów i wszystko co ma płaskie dno osiada spokojnie na


Podróż
JUNAKA
Do
FRANCJI

gruncie, ale jacht o 3 metrowym kilu niechybnie się przewróci. Władze portowe wyznaczają nam miejsce na beczkach poniżej mostu, a specjalny stateczek uprzejmie pomaga nam założyć cumy, co na wartkim prądzie nie jest bynajmniej rzeczą łatwą.

Zjawiają się władze polityczne, badają nasze dokumenty i porównują nasze nazwiska z jakąś tajemniczą książką, gdzie przeważa większość nazwisk żydowskich. Wkrótce mamy rewizytę władz portowych, które podejmujemy jak możemy gościnnie i dziękujemy za uprzejmość.

Anglicy nie kryją swego podziwu dla naszego wyczynu sportowego i „Junaka".

Uruchamiamy własną komunikację z brzegiem. Wkrótce pochłania nas Londyn, śpieszących zwiedzić co się da. Brak czasu nie pozwolił nam nawiązać stosunków z miejscowemi jacht klubami.

O północy dnia 25.IX odkotwiczyliśmy do Holandji. Do tego stopnia przyzwyczailiśmy się do nocnych eskapad, że nawet Tamiza z jej niezliczonemi światałmi nie stanowi dla nas przeszkody.

Koło godz. 2-ej w nocy dopędził nas s/s „Premjer", życząc nam przez megafon szczęśliwej podróży. Byliśmy doprawdy wzruszeni tym dowodem pamięci.

Następnego dnia około godz. 18-ej weszliśmy do portu Ijmujden w Holandji, tak jakby do własnej Gdyni.

Wszelkie usługi pilotów odrazu odrzucamy. Godz. 20 śluza kanału Ijmujden — Amsterdam otworzyła nam gościnnie i zupełnie bezinteresownie swe podwoje. Natychmiast ruszamy dalej aby jeszcze przed północą być w Amsterdamie. Płyniemy szerokim kanałem doskonale oświetlonym; od czasu do czasu widać osiedla rozsiadłe przy brzegach. Jest pełnia. Księżyc oblewa swem tajemniczem światłem ten cichy, spokojny kraj. Nagle meldują, że „pociąg na kursie". Rzeczywiście rzęsiście oświetlony ekspres przecina nam drogę, pędząc przez most zawieszony nad kanałem; po chwili most obraca się i droga wolna. Przypomina to bajki z tysiąca i jednej nocy. O północy cumujemy się do pierwszej lepszej przystani i zasypiamy snem sprawiedliwych zmęczonych.

Z rana po doprowadzeniu okrętu i siebie do należytego porządku wchodzimy do miejscowego jacht klubu, gdzie urzędnik wyznacza nam miejsce i prosi o wpisanie się do jakiejś grubej książki.

Klub właściwie już nieczynny. Większość jachtów już rozbrojona i pokryta na zimę dachem z desek.

Basen jachtowy bardzo dogodny, doskonale urządzony i wposażony, natomiast siedziba „pod zdechłym medorem".

Pod wieczór wraca motorowym jachtem prezes klubu, któremu przedstawiamy się, ofiarujemy nasz proporczyk klubowy i wydawnictwo o Gdyni.

W następnym dniu zrana odwiedza nas jeden z członków klubu, należący do młodszej generacji holenderskiej. Ten młody człowiek zachęca nas, abyśmy przeszli północno - holenderskim kanałem i pomaga nam zakupić potrzebne mapy, których nam brak. O godz. 17-ej odkotwiczamy i wchodzimy do śluzy północno - holenderskiego kanału. Przejście tym kanałem należy do najbardziej przyjemnych części naszej podróży. Przepływamy przez schludne fermy i miasteczka, oświetlone suto elektrycznością. Podziwiamy prawdziwe holenderskie wiatraki, znane nam tak dobrze z talerzy i obrazków. Po obu stronach kanału pędzą samochody i pociągi. Widać, że całe życie skupia się tu w pobliżu kanałów. Kanałem suną szkuty i barki załadowane drzewem, sianem lub węglem jak u nas chłopskie wozy, lub ciężarówki. Każdy spotkany uprzejmie wita nas, salutując ręką.

Na noc stajemy przy brzegu w miasteczku Permerent. Gramofon „His Masters Woice", zakupiony w Londynie, niezwłocznie zawiadamia o tem ciche, spokojne miasteczko.

Blisko już północ, idziemy spać, bo o 6-ej wyruszamy dalej.

Po południu 29 września jesteśmy koło portu Holder, punktu oparcia floty holenderskiej. W basenach spoczywają jakieś przedpotopowe okręty.

Obserwuję przy tej sposobności niespotykany dotychczas sposób sterowania, stosowany przez sternika kutra holenderskiej mar. woj., a polegający na tem, że zamiast ręką kieruje się dla wygody częścią ciała, tak głośną u nas w kraju. Sposób ten natychmiast zdobywa ogólny podziw i aplauz.

Przechodząc koło jakiejś starej rudery holenderskiej, ozdóbionej flagą mar .woj., salutujemy banderą.

O godz. 14 m. 50 wchodzimy do Zuider - see, gdzie wędrujemy przez cały dzień, kierując się znakami i mapą. Nawigator zupełnie rozzuchwalony chce wychodzić jeszcze w nocy na otwarte morze niezwykle krętym i płytkim farwaterem. Stanowczo sprzeciwiam się i mam rację, bo już po chwili czujemy słabe dotknięcie „Junaka" o piasek; skręcamy natychmiast w prawo i prąd idący z morza odrywa nas od ławicy. Każę zakotwiczyć gdy tylko sonda wskazuje odpowiednią głębokość.

W nocy alarm. Z ciemności wyłania się urzędnik celny, składając nam swą nieco spóźnioną wizytę. Przekonawszy się kto jesteśmy, daje spokój i odjeżdża.

Wczesnym rankiem jesteśmy już na nogach, puszczamy motor i wychodzimy na otwarte morze przejściem pomiędzy wyspami Tersuling i Vielang bardzo dokładnie obstawionym znakami. Wiatr mamy sprzyjający i staramy się go możliwie wyzyskać, stawiając wszystkie żagle.

1 października wchodzimy znów do Elby. Spotykamy tu wspaniały 4 masztowy, żaglowo-motorowy jacht amerykański „Huzar". Naturalnie salutujemy skrupulatnie i obserwujemy co dalej będzie. Kapitan stojący na mostku kiwa coś w stronę oficera dozorującego jakiejś roboty na śródokręciu, ten daje polecenie marynarzowi, ten znów drugiemu — ostatni kieruje się w stronę bandery, lecz w połowie drogi macha z rezygnacją ręką i daje spokój. Pozostajemy bez odpowiedzi.

O godz. 15-ej wchodzimy do śluzy w Brunsbüttel, przyjmujemy pilota i po zapłaceniu należności kanałowych, które tymczasem zdołały podrożeć, ruszamy przy dźwiękach gramofonu. Pogoda cicha i ciepła, więc dłuższy czas wszyscy podziwiamy prześliczne widoki roztaczające się dookoła i wspaniałe cuda techniki w postaci mostów kolei żelaznych, przerzuconych przez kanał. O północy jesteśmy już w śluzie Holtenau, gdzie uzupełniamy prowiant. Do jachtu zbliża się kilka osób z bolszewickiego statku, między nimi kobieta. Jeden z oficerów, mówiących po rosyjsku, zapytuje ją w jakim charakterze pływa na statku. Dziewoja odpowiada, że za nawigatora i że u nas prędko będzie tak samo!

O godz. 1-ej w nocy opuszczamy kanał i wychodzimy do zatoki kilońskiej.

Znów otacza nas ciemna noc.

Kierujemy się według nabieżników.

Koło godz. 2,40 jesteśmy poza zatoką, zatrzymujemy motor, stawiamy żagle i gnani lekkim ciepłym SW wiatrem kierujemy się na wschód przez Femarn - Belt.

Pod wieczór wiatr wzmaga się do siły sztormu. Iść od Arcony kursem na Bornholm nie ryzykuję, gdyż przy dużej fali, w nocy, na fordewindzie łatwo o przerzucenie żagla, co grozi conajmniej złamaniem bomu i zerwaniem want.

Arcona, którą przechodzimy znów nadaje nam bez przerwy jakieś sygnały aparatem Morsego. Idąca wraz z nami szkuta niezwłocznie skręca do Tromper Wieck i tam zakotwicza. Robię przypuszczenie, że jest to skutek wiadomości z Arcony, uprzedzającej o zbliżaniu się sztormu. Decyduję się pójść w ślady szkuty.

3 października z rana zakładamy żagle sztormowe i wychodzimy, kierując się na Bornholm. Pogoda słoneczna, jednak bardzo silny wiatr powoduje dużą falę, dochodzącą do 6—7 mtr. wysokości. Przyzwyczajonej załodze nie robi to już żadnego kłopotu. Robię szereg zdjęć fotograficznych.

W miarę zbliżania się do Bornholmu fala rośnie i szczególnie jest groźna przy południowo - wschodnim cyplu wyspy koło Due - Odde, gdzie natrafiając na płytkie miejsca spiętrza się. Nie pomagają sztormowe żagle. Jeden z większych zwałów wodnych raptownie odrzuca rufę „Junaka", powodując przerzucenie grota. Coś tam pęka. Trzeba wejść do Nexo ażeby wyjaśnić sprawę. Koło północy jesteśmy już w wewnętrznym basenie.

Dzień następny schodzi na zwiedzaniu miasta i okolic, niezbędnych zakupach żywności i reperacji uszkodzeń na szczęście nieznacznych.

Nexo jest maleńki port rybacki, bardzo spokojny i dogodny. Mieszkańcy jak wszędzie zresztą w Danji nadzwyczaj grzeczni i uprzejmi, żyją swem cichem nieskomplikowanem życiem.

5-go w południe przy sprzyjącym wietrze ruszamy do Gdyni. Po kilku godzinach wpadamy w gęstą mgłę, która nas nie opuszcza prawie do końca podróży. „Oko" z musu robi się muzykalnym i bez przerwy wydziera się na rogu mgłowym.

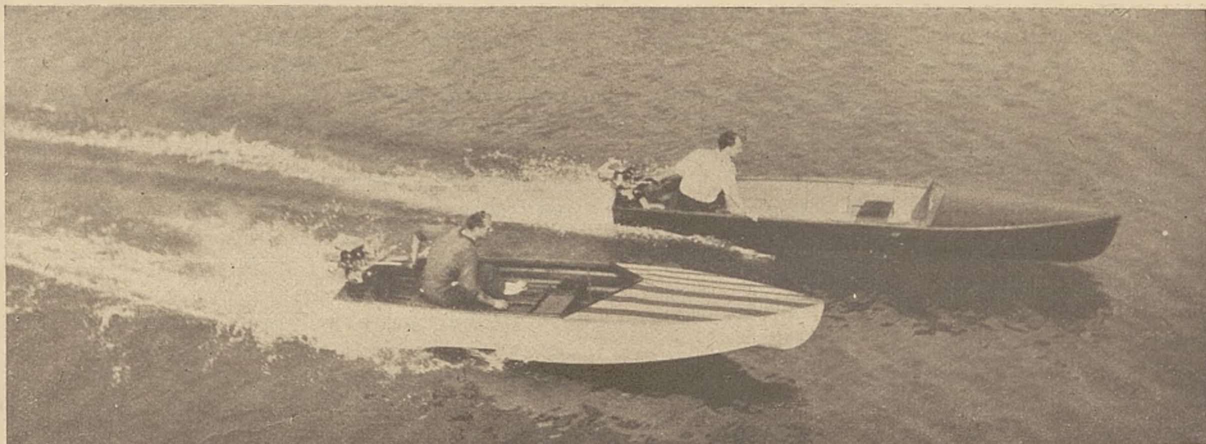
Zrana 6-go października mijamy Hel, a o 12 zakotwiczamy w porcie wojennym.

Podróż nasza trwała 33 dni, z tego 17 dni spędziliśmy na morzu w ruchu, 16 dni w portach.

Przebyliśmy ok. 1700 mil, czyli średnio 100 m. m. na dobę, co daje przeciętną szybkość koło 4 m. m. na godzinę.

Muszę tu dodać, że załoga czuła się doskonale, była wesoła, zdrowa i nie narzekała na brak apetytu.

Kmd. F.



Wyścig motorówek z przyczepnemi motorami.



Z Yacht-Klubu Polski

Zjazd delegatów.

W dniu 3 kwietnia r. b. odbył się II Zjazd Delegatów Yacht Klubu Polski, obesłany przez Oddziały Morski i Śródlądowy, w obecności licznie zgromadzonych członków klubu.

Obradom przewodniczył p. T. Nosowicz, sekretarzem był p. J. Wysocki. Porządek dzienny poza Sprawozdaniem Zarządu Głównego obejmował zmiany Statutu, ustalenie oficjalnego organu klubu, plan działalności na rok przyszły i nowe wybory.

Ciekawsze wyjątki z obszernego sprawozdania z działalności w roku 1931-ym Yacht Klubu Polski pozwalamy sobie zamieścić niżej.

Sezon w Oddziale Morskim rozpoczął się dn. 17 maja przy udziale Władz, przedstawicieli Klubu Morskiego w Gdańsku, Oddziału Śródlądowego Y. K. P. i licznych gości. W Oddziale Śródlądowym podniesienia bandery dokonał Pan Prezydent Rzeczypospolitej — Komandor Honorowy Y. K. P. w dniu 31 maja.

Udział w tej uroczystości, poza licznie zgromadzonymi członkami i gośćmi, wzięli członkowie Rządu z p. Premjerem A. Prystorem na czele, Marszałkowie Sejmu i Senatu, korpus Dyplomatyczny z Ambasadorem Francji p. J. Laroche na czele i Przedstawiciele Organizacji Sportu Żeglarskiego.

Tabor zapisany w Yacht Klubie Polski wynosi — w Oddziale Śródlądowym — yachtów żaglowych i motorowych 32, — w oddziale Morskim — yachtów morskich 12. W sezonie nawigacyjnym było unieruchomionych w Oddziale Śródlądowym — 2, w Oddziale Morskim — 1 yacht.

Oddział Śródlądowy brał udział prawie we wszystkich regatach związkowych P.Z.Ż., Oddział Morski nie mogąc brać udziału w regatach śródlądowych, cały nacisk położył na turystykę morską. Oba Oddziały przeprowadzały bardzo często codzienne wyjazdy połączone z treningiem dla swych członków i stałych gości. Pozatem Oddział Morski w ciągu sezonu letniego odbywał wspólne pływania flotylli do Jastarni i Helu.

Zebrania towarzyskie członków w obu Oddziałach cieszyły się znacznem powodzeniem. Oddział Morski miał stale zebrania klubowe w niedzielę, Oddział Śródlądowy — w czwartki.

Częstymi gośćmi w Yacht Klubie Polski, których wymieniono byli: w Oddziale Morskim — p. v. minister J. Beck z małżonką, p. marszałek K. Świtalski i gen. Burchardt-Bukacki, Oddział Śródlądowy, poza licznymi gośćmi, zaszczycił kilkakrotnie swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej w charakterze Komandora Honorowego Y. K. P.

Pozatem odbyły się w Klubie tradycyjne zebrania towarzyskie w drugim dniu Wielkiejnocy i w „Noc Świętojańską". Oddział Morski z gości cudzoziemskich przybyłych z wizytą, gościł u siebie yacht fiński „Tarpun II" i yacht łotewski „Saga". Z wycieczek krajowych liczne osady rzeczne z Wilna, Warszawy, Lwowa i t. d.

Z dalszych wycieczek śródlądowych i morskich notujemy w Oddziale Śródlądowym — wycieczki do Dęblina, Włocławka, Puław, Gdańska, Gdyni; na rzekę Pilicę i na jeziora Augustowskie; w Oddziale Morskim — wycieczki yachtu „Jurand" do Oslo (Norwegji) i Kopenhagi (Danja), yachtu „Junak" do Kopenhagi (Danja) i do portów Holandji, Anglji i Francji.

W tej ostatniej podróży p. kom. W. Filanowicz w imieniu Yacht Klubu Polski złożył wizytę w „Yacht Club de France", o czem w swoim czasie na łamach „Sportu Wodnego" pisaliśmy.

Po przyjęciu sprawozdania i udzieleniu ustępującemu Zarządowi Głównemu absolutorjum, Zjazd zaakceptował budżet na rok 1932-gi i plan działalności, przewidujący dalszą intensywną pracę nad junjorami klubu, dalszą propagandę sportu żeglarskiego, wzmożenie życia klubowego, zajęcie się zorganizowaniem yachtingu motorowego i turystyki śródlądowej i morskiej. Z inwestycji uchwalono zakup 2 nowych joll, uzupełnienie kolejki portowej i dźwigów, dalsze urządzenia ogrodnicze i wyposażenia istniejących budynków.

Sprawę ustalenia oficjalnego organu prasowego Yacht Klubu Polski Zjazd przekazał Zarządowi Głównemu, który na prawach Zjazdu ma tę sprawę ostatecznie rozstrzygnąć.

Przez aklamację do Zarządu Głównego Y. K. P. zostali wybrani na komandora — p. J. Radziwiłł, na vivcekomandora — p. A. Aleksandrowicz, na sekretarza — p. B. Barylski i na skarbnika — p. K. Straszewski. Poza tem do Zarządu, jako vice-komandorzy wchodzą z urzędu komandor Oddziału Śródlądowego — p. W. Szadurski i komandor Oddziału Morskiego — p. J. Unrug. Do Komisji Rewizyjnej wybrano również przez aklamację p.p. F. Hilchena, M. Szydłowskiego i N. Korzona, na zastępców p. S. Ołtarzewskiego i Klotta.

Otwarcie letniego lokalu.

Otwarcie letniego lokalu klubu przy ul. Miedzeszyńskiej Nr. 2 nastąpi w dniu 5 maja r. b. o godz. 12-tej. Otwarcie to będzie miało charakter wewnętrznej uroczystości klubowej, bez podniesienia bandery, lecz jedynie proporca klubu na dopie masztu.

Termin uroczystości podniesienia bandery będzie ustalony później.

W roku bieżącym, w sezonie letnim, bufet klubowy będzie prowadzony przez doświadczonego fachowca.

Szafki w szatniach klubowych (pań i panów) powinny być zgłoszone do 7 maja r. b. Opłata za sezon wynosić będzie zł. 10. Zgłoszenia i opłaty przyjmuje intendent klubu (tel. 10-10-68). Szafki po upływie terminu zgłoszeń nie zamówione i nie opróżnione, będą otwarte przez władze klubu i opróżnione.

Członkowie wprowadzający gości winni pamiętać, że za wprowadzonego gościa należy opłacić 1 zł. za jednorazową kartę wstępu. Opłaty przyjmuje intendent w lokalu klubu.

Należy również przypomnieć, że goście często odwiedzający lokal klubu mogą być przyjęci na stałych gości klubu, którzy po uiszczeniu przewidzianych minimalnych opłat sezonowych, otrzymają sezonowe karty wstępu.

Członkowie, właściciele jachtów, proszeni są o możliwie szybkie ukończenie remontów łodzi ze względu na konieczność przystąpienia przez kolegów do lakierowania, a to dla uchronienia lakierów od kurzu.

W ciągu maja r. b. nastąpi całkowita zmiana legitymacji członkowskich, o terminie zwrotu starych legitymacji p.p. członkowie klubu zostaną powiadomieni osobno.

W dniu 15 maja r. b., nastąpi otwarcie lokalu Oddziału Morskiego w Gdyni, na które chętnie będą widziani goście z Oddziału Śródlądowego. Ponieważ wypada to na czasie Zielonych Świąt, na które biuro „Orbis" urządza trzydniową wycieczkę do Gdyni, sądzimy, że możność udziału w otwarciu Oddziału Morskiego znakomicie się zwiększa. Cena wycieczki w/g informacji wynosi zł. 85.

Międzynarodowe regaty motorowe.

Z Yacht Klubu Polski, jako „autoritée nationale" w sprawach „U. J. de J. A." uzyskaliśmy kalendarzyk Międzynarodowych Regat Motorowych od 22 do 29 maja r. b. w Italji — Gardone - Riviera. W sobotę 21 maja — otwarcie Regat, w niedzielę 22 — regaty yachtów z przyczepnemi motorami w klasach A, B, C, D, E, „non Standard" ,o puhary „Consorzio Industria Forestiero" „Associazione Nazionale Combattenti", „Ente Autonomo Gardone Riviera", „P. N. T. — Sezione Gardone Riviera" i „Anno X era fascista", we wtorek — 24 maja wyścigi o puhar „Federazione Fascista", we czwartek 26 — yachty turystyczne z przyczepnemi motorami 500 cm. i 1000 cm. o puhary „Citta di Gardone-Riviera", „Club Motonautico Gabrielle D'Annunzio", „Marchesse Soriano D'Svaurey" i bicie rekordów światowych o puhar ofiarowany przez Gabrielle D'Annunzio jako „Memorial Sir Henry Segrave", sobota — 28 maja — wyścigi klas 12 litrowej międzynarodowej i „out board" ponad 1000 cm^3, oraz przebiegi wyścigowych yachtów motorowych o puhar „S. A. R. Aimonde Di Savoia — Aosta Duca di Spoleto". W niedzielę 29 maja — ostateczne rozgrywki.

Nemo.

Dobra okazja dla żeglarzy.

W sierpniu r. b. wypływa jacht „Jurand" na czterotygodniową wycieczkę do Norwegji. Koszty około 800 zł. od osoby.

Wszelkich wyjaśnień udziela do 1 czerwca r. b. Jan J. Fischer. Kraków, Rynek 40.

Żeglarstwo wśród harcerzy.

Pierwsza drużyna harcerska w Gdyni zakupiła kuter żaglowo-motorowy „Zorza". Załogę kutra stanowić będą harcerze, posiadający stopień sternika morskiego. Na kutrze projektowana jest w r. b. wycieczka na Bornholm, oraz udział w międzynarodowym zlocie skautów morskich w Gdyni.

„Styl klasyczny czy crawl?"

Pod tym tytułem w jednym z poprzednich numerów „Sportu Wodnego" pani Mira Jakubowiczowa roztrząsa zagadnienie, który z tych dwu sposobów pływania jest lepszy. Niestety, autorka stawiając pytanie to zaraz na początku, swej, dość zresztą pojemnej, rozprawki, nie daje sama na nie odpowiedzi. A wielka szkoda. Bo i odpowiedź wypadłaby interesująco i czytelnik zorjentowałby się może — o co właściwie chodzi. Tak, samemu nic absolutnie z artykułu nie można wymiarkować. Przytoczone opinje publicystów (i to żal, że tylko niemieckich) niewątpliwie wyglądałyby ciekawie w najbardziej nawet uczonem piśmie medycznem; tam byłoby na swojem przynajmniej miejscu, ale w artykule przeznaczonym przedewszystkiem dla sportowców są conajmniej — niezrozumiałe.

To, — że jedna metoda pływania rozwija na cal w obwodzie któryś tam biceps, a inna robi tosamo tylko, że w trzech czwartych — nie przekona nikogo, a w żadnym razie nie jest podstawą, aby decydować przy wyborze metody, tem więcej, że jak z polemiki niemieckich mecenasów wynika, jeden i ten sam organ lub mięsień, raz w crawlu to znów w stylu klasycznym bywa lepiej ćwiczony. A że oba obozy są ilościowo równe opinja podzielona, to i nie wiadomo wkońcu czy kość ogonowa ma lepsze warunki egzystencji przy pływaniu żabką czy też crawlem. Ostatecznie możnaby wybrnąć zamknąwszy oczy i stuknąć do trzech w palce. I oto do czego doprowadzić może podobne rozpatrywanie sprawy. Czy niedaleko prościej byłoby oddać głos psychologom znawcom sportu i duszy sportowca. Rola doktorów, którzy sportowca badają jak martwy objekt pod mikroskopem, którzy sport uważają za odmianę „piętnastu minut dziennie dla zdrowia" po wstaniu z łóżka, rola tych mędrców ograniczyć się winna do stwierdzenia — czy dane ćwiczenie jest z korzyścią dla zdrowia lub nie — ale, gdy to już jest stwierdzone, zabierać głos i decydować, bo niestety ich stanowisko socjalne pozwala na decydowanie, o tem co młodym w szkole pokazywać i czego uczyć i jak — to trudno na to się zgodzić.

Do jakich zresztą wniosków dochodzą wystarczy przytoczyć przemyślne oświadczenie niejakiego, wedle pani Miry, Kottbusa, który twierdzi, że ludzie pływać żabką powinni, bo inaczej pozbawieni będą miłych widoków nadbrzeżnej panoramy, lub dźwięków muzyki, których to, jak p. Kottbus wyliczył pragnie 80% (dokładnie!) przyszłych pływaków, a wiadomo, że w crawlu głusza śmiertelna i ciemności pływającego otaczają. Wszyscy więc do stylu klasycznego!

Na takie już dictum trudno znaleźć odpowiedź. Chyba tylko wyrazić zdziwienie czemu p. Kottbus nie radzi używać łodzi z której napewno rozleglejsze ma się widoki.

Oto mniejwięcej wszystko, co miało czytelnika przekonać i zapatrywania jego na jeden z tych dwu sposobów pływania ugruntować. Po zawiłym tasiemcu dyskusyj doszło się do punktu wyjścia. To też zrozumiałe, że dać teraz decydującą odpowiedź — trochę trudno. A wystarczyłoby, by na początku postawić sobie pytanie: nie— co jest lepsze, ale — co kto woli. Oczywiście nie ci starsi panowie w rodzaju p. Kottbusa mają tu głos, ale młodzież, która lato całe w wodzie spędza, a zimą wypełnia baseny kryte, z jej zdaniem liczyć się trzeba. Ona wszędzie słyszy, że pływanie jest dobre, ale jak pływać — od niej tylko zależy.

W wieku 10 do 18 lat niema prawie takiego, który nie marzyłby o wybiciu się w którymś ze sportów. Dlaczego nie miałby być mistrzem w pływaniu?! Toć mówią, że tylko początek jest trudny. I młody człowiek oddaje się z zapałem w ręce nauczyciela i pływa zawzięcie. Ale dlaczego miałby to robić z myślą, że zostanie sławnym księciem, skoro może być wspaniałym królem. Bo taka jest różnica między mistrzem crawla, a najlepszym w stylu klasycznym. Na Olimpjadzie, aż cztery są konkurencje w stylu dowolnym — jedna zaś tylko w żabce. Wszelkie Grand-prix wpław przez miasta, przez kanały i morza, to wszystko dla crawlisty! Zrozumiałe teraz dlaczego nawet wielcy rekordziści stylu klasycznego, próbują swych sił i w crawlu i, nierzadkie są wypadki że zostają mu wierni mimo, że wyniki nieraz mają gorsze. Nie spotkałem jeszcze pływaka, któryby nie przenosił pływania crawlem nad wszelkie inne sposoby. O ile są specjaliści, to jedynie dlatego, że w stylu dowolnym nic zrobić nie potrafią.

O ile chodzi o naukę, to trudność nauczenia się żabki lub crawla jest jednakowa. (Mówię tu o opanowaniu całkowitym stylu, a nie utrzymywaniu się tylko na wodzie). Z punktu zaś widzenia tylko sportowego, to styl klasyczny jako sztuczne skrępowanie ciała przepisową pozycją, nie pozwala na przebycie dystansu w najkrótszym, możliwie, czasie, a więc nie jest zgodny z ogólną zasadą wyczynów sportowych. To było zresztą powodem, dla którego poważnie zastanawiano się, czy stylu klasycznego nie wyeliminować z konkurencyj olimpijskich. Wszystko to — choć wydaje się być obce pedagogom niemieckim — ma właśnie decydujące znaczenie dla umysłu młodego ucznia. Z całą pewnością twierdzić można, że uświadomieni lepiej w historji sportu od swych nauczycieli, crawla uczyć się będą i uczą się — z pożytkiem dla siebie i sportu.

B.

P. S. Może mieć czytelnik i do mnie urazę, że mimo wszystko co jest w końcu lepsze — nie odpowiedziałem. Bo wedle mnie pytanie takie można postawić li tylko w zastosowaniu do jednostki, albo typu. Są pewne konstrukcje ciała specjalnie predystynowane do żabki — wtedy można i to z zastrzeżeniem powiedzieć co dlań może być lepsze, ale, pocóż narzucać ludziom zgóry styl klasyczny. Kto chce biegać — to biegać jaknajszybciej, skakać — to najwyżej. Coby to powiedział adept na Nurmiego gdyby miał biegać ale w worku, albo skakać kazaliby z jajkiem na łyżce! Najprędzej pływa się crawlem, gdy ktoś lepiej będzie to robił żabką — to przy niej zostanie. Dajmy im tylko spokój.

B.

Z Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego

10 lat pracy na terenie wioślarstwa.

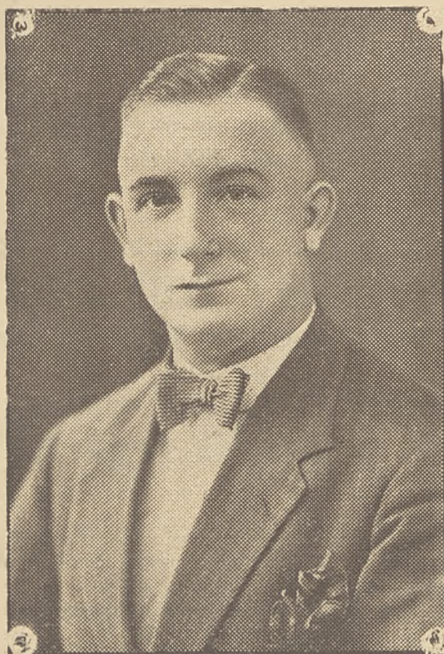
W tych dniach upłynęło 10 lat od chwili, kiedy do zarządu Bygdoskiego Towarzystwa Wioślarskiego powołano jako sekretarza p. dyr. Władysława Żewińskiego.

Celem uczczenia zasług p. Żewińskiego w związku z podobną rzadką uroczystością zwołano na sobotę 23 b. m. do lokalu Stowarzyszenia Techników uroczyste zebranie zarządu i wszystkich komisyj oraz Sekcyj B. T. W.

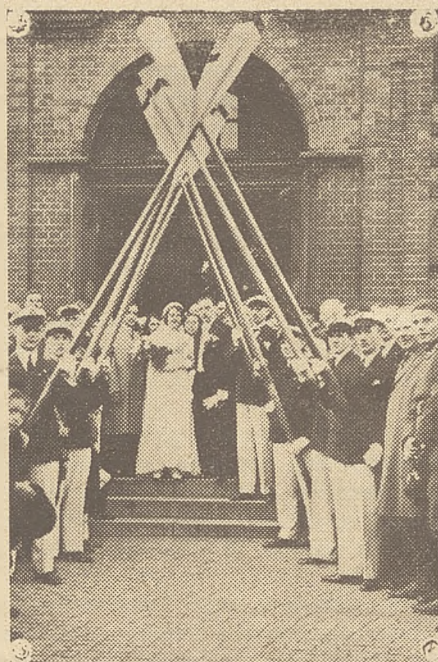
Zebranie zagaił pięknem przemówieniem prezes B. T. W. p. Dr. Siemiątkowski, podkreślając wielkie zasługi p. Żewickiego położone dla wioślarstwa polskiego, w szczególności dla Bydgoszczy. Następnie wręczył jubilatowi adres w postaci wspaniałego dokumentu wykonanego ze skóry z następującą dedykacją: „Szanownemu Druhowi Władysławowi Żewickiemu — z okazji dziesięciolecia, nieprzerwanej pracy na stanowisku członka Zarządu i sekretarza Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, wyrazy szczerego uznania i podziękowania za gorliwą, owocną i pełną poświęcenia pracę dla rozwoju oraz podniesienia poziomu sportowego i organizacyjnego B. T. W. składa Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie".

Członek zarządu PZTW. p. Musiał odczytał uchwałę Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich w Warszawie treści następującej: „Komitet Wykonawczy P.Z.T.W. na posiedzeniu w dniu 11 marca 1932 r. z okazji dziesięciolecia pracy na polu sportu wioślarskiego drh. Władysława Żewickiego postanowił: jednogłośnie wyrazić najwyższe uznanie dla wybitnych Jego zasług, położonych dla wioślarstwa, a w szczególności za współpracę ze Związkiem i nadać Mu dyplom uznania" (który wręczony został na ostatniem Sejmiku Wioślarskim).

Pan dyr. Żewicki dziękował za dowody uznania zaznaczając, że nie zrobił nic nadzwyczajnego — podczas dziesięcioletniego swego urzędowania jako sekretarz B. T. W. starał się zawsze tylko sprostać przyjętym obowiązkom — wypełnić sumiennie i sprawnie powierzone mu funkcje.



Dyr. Wł. Żewicki, długoletni sekretarz Bydgoskiego Towarz. Wioślarskiego.



Wyjście z kościoła.

Ślub sportowca - wioślarza w Bydgoszczy.

W niedzielę, 24 kwietnia r.b. odbyły się zaślubiny p. Zofji Bukowskiej z p. Franciszkiem Bronikowskim, znanym w szerokich kołach sportowcem - wioślarzem. Niespodziankę zrobiło swojemu zasłużonemu mistrzowi Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, które wydelegowało pluton reprezentacyjny celem utworzenia szpaleru przed kościołem. Na zdjęciu widzimy młodą parę, wychodzącą z kościoła pod skrzyżowanemi wiosłami klubowemi.

Z naszej strony życzymy młodej parze wszelkiej pomyślności na nowej drodze życia.

Międzynarodowy Zlot Skautów Wodnych

Na teren Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych, który odbędzie się w sierpniu, wybrano uroczą polanę leśną, tuż nad jeziorem Garczyńskiem, na Pomorzu. Środkiem polany biegnie linja kolejowa, umożliwiająca doskonałą komunikację z obozem, który będzie dysponował własnym przystankiem kolejowym. Brzeg jeziora bardzo stromy posiada dwoje schodów, których ilość na czas trwania zlotu powiększy się jak również wybuduje się ruchomy pomost dla łodzi żaglowych i wiosłowych. Od strony północno - zachodniej łagodniejszy stok prowadzi do jeziora i „Czarciej wyspy". Tu od strony północnej znajduje się mały pomost, który postanowiono rozbudować na przystań dla kajaków. T. zw. „Czarcia wyspa" jest końcem półwyspu w formie kopulastego pagórka, z którego publiczność będzie mogła doskonale śledzić zawody wodne.

Na terenie zlotu przystąpiono już do prac w związku z uporządkowaniem dróg i przystosowaniem terenu do urządzenia obozu. Pracami temi zajął się z całą gorliwością komitet zlotowy w Kościerzynie.

Komitet Zlotowy utworzył się w Chojnicach.

W Chojnicach utworzono miejscowy komitet dla spraw Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych. Zadaniem komitetu będzie przygotowanie terenu, zapewnienie taboru zawodów żeglarskich oraz środków lokomocji, sprawy wyżywienia, kwatery etc.

Harcerski kurs żeglarski nad jeziorem Charzykowskiem.

Kierownictwo harcerskich drużyn żeglarskich G. K. H. organizuje w bieżącym roku kurs żeglarski nad jeziorem Charzykowskiem koło Chojnic. Kurs pod komendą podharcmistrza Józefa Michałowskiego trwać będzie od 1 do 30 lipca b. r. Członkowie kursu, prócz stopni żeglarskich będą mogli ubiegać się o „Państwową odznakę sportową". Na kurs przyjmowani będą chłopcy od lat 16-tu, którzy umieją pływać i wiosłować.

Zlot polskich drużyn i zastępów żeglarskich.

W terminie od 1 do 7 sierpnia odbędzie się nad jeziorem Garczyńskiem ogólno-polski zlot harcerski drużyn i zastępów żeglarskich pod kierownictwem harcmistrza Witolda Bublewskiego. Podczas zlotu zostanie przeprowadzona kwalifikacja drużyn, na podstawie której drużyny i zastępy będą mogły wziąć udział w Międzynarodowym Zlocie Skautów Wodnych nad jeziorem Garczyńskiem od 7 sierpnia do 15 sierpnia. Drużyny żeglarskie wybierają się na zlot przeważnie drogą wodną na wykonanych przez siebie łodziach.

Zlot Harcerskiego Hufca Morskiego.

W czasie Zielonych Świąt odbędzie się w Pucku 2-dniowy zlot Harcerskiego Hufca Morskiego, w którym wezmą udział wszystkie drużyny z Gdyni i powiatu morskiego. Zlot ten będzie przeglądem sił przed wielkim Międzynarodowym Zlotem Skautów Wodnych, który odbędzie się na Pomorzu w sierpniu.

Przygotowania harcerstwa bydgoskiego do Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych.

XVI żeglarska drużyna im. gen. Zaruskiego w Bydgoszczy przygotowuje się walnie do Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych, budując w swej stoczni potrzebny tabor morski. Chłopcy rekrutujący się prawie z młodzieży rzemieślniczej wykonali już własnemi rękami 2 łodzie żaglowe i jedną wioślarską klepkową a na wykończeniu mają 2 łodzie żaglowe specjalnie na zlot międzynarodowy.

Hasło zlotowe „Czuwaj Bałtyk" szerzą również harcerskie drużyny lądowe. Ostatnio bydgoska „Czwórka Błękitna" urządziła bardzo udatną wieczornicę p. t. „Idziemy do morza!"

Redakcja i Administracja
„SPORTU WODNEGO"
została przeniesiona z galerji Luxenburga do nowego lokalu przy ul.
FOKSAL 15. TEL. 670-56

Nowe rekordy pływackie.

Pływacy i pływaczki amerykańskie na ostatnich zawodach w Newhaven znowu ustanowili szereg rekordowych wyników.

Leonard Spence pobił własny rekord światowy na 220 y. stylem klasycznym czasem 2:44.

W pływaniu pań na 220 y. stylem dowolnym Majola Kalili ustanowiła nowy rekord światowy czasem 2:14,8.

W sztafecie 4×100 y. w stylu dowolnym zespół N. Yorker Athletic Club ustanowił rekord światowy czasem 3:32,2. Zespół tego samego klubu rekord światowy w sztafecie 3×100 y. stylem zmiennym, mając wynik 3:01,2.

Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich

PROGRAM WSTĘPNY

Regat Międzyklubowych i eliminacyjnych w Poznaniu w niedzielę, dnia 5-go czerwca 1932 roku

Bieg 1. godz. 15,30
Czwórki półwyścigowe. (Bieg dostępny dla wioślarzy, którzy do dnia 31.XII 1931 r. nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych). Bieg o dwie nagrody przechodnie:
1. p. E. Bambera, Poznań. Zwyc. w r. 1929 T. W. Polonja. — w r. 1930 AZS. Poznań, — w r. 1931 WTW. Warszawa.
2. p. gen. dyw. Dzierżanowskiego D-cy O. K. VII Poznań. Zwyc. w r. 1930 AZS. Poznań, w r. 1931 WTW. Warszawa.

Bieg 2. godz. 15,45
Dwójki podwójne półwyścigowe ze sternikiem (nieklasyfikacyjny). Bieg o nagrodę przechodnią p. W. Kostro, Poznań. Zwyc. w r. 1929 AZS. Poznań, — w r. 1930 P. T. W. Tryton - Poznań — w r. 1931 Akademicki Zw. Sportowy - Poznań.

Bieg 3. godz. 16,00
Ósemki nowicjuszów. Bieg o nagrodę przechodnią Poznańskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich. Zwyc. w r. 1929 K. W. 04 Poznań, w r. 1930 B. T. W. Bydgoszcz, — w r. 1931 W. T. W. Warszawa.

Bieg 4. godz. 16,15
Dwójki bez sternika. (Bieg eliminacyjny do Olimpjady). Bieg o nagrodę przechodnią, dotąd nie rozgrywaną.

Bieg 5. godz. 16,30
Jedynki młodszych. Bieg o nagrodę przechodnią mec. K. Łyskowskiego, Poznań. Zwyc. w r. 1930 T. W. Polonja - Poznań, — w r. 1931 K. S. 3 p. sap., Wilno.

Bieg 6. godz. 16,45
Czwórki o Mistrzostwo m. Poznania. (Bieg eliminacyjny do Olimpjady). Bieg o nagrodę przechodnią dotąd nie rozgrywaną.

Bieg 7. godz. 17,00
Czwórki wagi lekkiej. Bieg o nagrodę przechodnią dotąd nie rozgrywaną.

Bieg 8. godz. 17,15
Ósemki młodszych. Bieg o nagrodę przechodnią p. K. Przybyły, Poznań. Zwyc. w r. 1930 i 1931 K. W. 04 Poznań.

Bieg 9. godz. 17,30
Dwójki podwójne. Bieg o nagrodę przechodnią p. W. Mrozikiewicza, Poznań. Zwyc. w r. 1929 i 1930 P. T. W. Tryton - Poznań, — w r. 1931 W. T. W. Warszawa.

Bieg 10. godz. 17,45
Czwórki bez sternika. (Bieg eliminacyjny). Bieg o nagrodę przechodnią Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu. Zwyc. w r. 1930 i 1931 K. W. 04 Poznań.

Bieg 11. godz. 18,00
Dwójki. (Bieg eliminacyjny do Olimpjady). Bieg o nagrodę przechodnią p. M. Garsteckiego, Poznań. Zwyc. w r. 1931 K. W. 04 Poznań.

Bieg 12. godz. 18,15
Czwórki nowicjuszów. Bieg o nagrodę przechodnią p. F. Staszewskiego, Poznań. Zwyc. w r. 1929 P. T. W. Tryton, Poznań, — w r. 1930 B. T. W. Bydgoszcz, — w r. 1931 Wojskowy Klub Wiośl. Poznań.

Bieg 13. godz. 18,30
Czwórki półwyścigowe pań. Bieg o nagrodę przechodnią dotąd nie rozgrywaną.

Bieg 14. godz. 18,45
Czwórki młodszych. Bieg o nagrodę prezesa K. W. 04 p. Wł. Stopy. Zwyc. w r. 1929 P. T. W. Tryton, Poznań, — w r. 1930 K. W. 04 Poznań, w r. 1931 Wojskowy Klub Wiośl. Poznań.

Bieg 15. godz. 19,00
Jedynki. Bieg o nagrodę przechodnią Wojewódzkiego Komitetu W. F. i P. W. w Poznaniu. Zwyc. w r. 1930 P. T. W. Tryton, Poznań, — w r. 1931 K. S. 3 p. sap., Wilno.

Bieg 16. godz. 19,15
Ósemki. (Bieg eliminacyjny). Bieg o nagrodę przechodnią dotąd nie rozgrywaną.

Początek eliminacji olimpijskiej dnia 1-go czerwca na jeziorze Witobelskiem.

Długość toru 2000 m. wody stojącej na jeziorze Witobelskiem pod Poznaniem. W biegu pań 1200 m.

Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem regatowym P. Z. T. W. **Termin zgłoszeń upływa z dniem 30 maja 1932 r. o godz. 20-tej. Zgłoszenia należy przesłać na szematach ustalonych przez P .Z. T. W. pod adresem drh. L. Chudzińskiego, Poznań, ul. Franciszka Ratajczaka 15 m. 21 (F-a Dania), tel. 3980—3981, który również udziela wszelkich informacji.**

Wpisowe w wysokości zł. 4,— od zawodnika w biegach 4, 6, 9, 10, 11, 15, 16; zł. 2,— od zawodnika w biegach 1, 2, i 13 oraz zł. 3,— od zawodnika w biegach pozostałych należy wnieść równocześnie ze zgłoszeniem na ręce naszego skarbnika pod adresem Marjan Wtorkowski, Poznań, ul. Strzałowa 2a.

Ewentualne przedbiegi odbędą się w sobotę, dnia 4 czerwca 1932 r.

Losowanie torów i osad dokona Komisja Sportowa w dniu 30 maja 1932 r. o godzinie 20-tej.

Zebranie delegatów sportowych i wydanie numerów startowych w dniu regat o godzinie 14-tej na trybunie sędziowskiej.

Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym użyczy łodzi w miarę możności. Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich po poprzedniej korespondencji (przed deklarowaniem biegu).

Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu.

Uwaga: Życzenia klubów co do ew. zmiany biegów mogą być uwzględnione po uzgodnieniu Poznańskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich z Kapitanem Sportowym P. Z. T. W. Wszelkie życzenia i projekty zmiany muszą być nadesłane wcześniej.

Warszawski Międzyklubowy Komitet Wioślarski

Program Wstępny

Wiosennych Regat Międzyklubowych w Warszawie.

Niedziela dn. 26 czerwca 1932 r.

Bieg 1. Godz. 14.30. **Ósemki nowicjuszy.** Bieg o nagrodę p. Ministra W. R. i O. P. D-ra Sławomira Czerwińskiego. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc.: w 1930 Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, w 1931 Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.

Bieg 2. Godz. 14.45. **Jedynki pań.** Bieg o nagrodę prezeski W. K. W. Dr. Z. Zabawskiej-Domosławskiej. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1930 i 1931 J. Grabicka, W. K. W.

Bieg 3. Godz. 15.00. **Dwójki podwójne.** Bieg o nagrodę wiceprezesa P. Z. T. W. p. B. Gędziorowskiego. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 Akad. Zw. Sportowy, Kraków, w 1930 i 1931 Warszawskie Tow. Wioślarskie.

Bieg 4. Godz. 15.15. **Czwórki półwyścigowe.** Bieg dostępny dla Towarzystw, które w 1931 nie wygrały żadnego biegu na regatach kwalifikacyjnych i nie figurowały w tabeli punktacyjnej P. Z. T. W.

Bieg 5. Godz. 15.30. **Jedynki nowicjuszy.** Bieg o nagrodę firmy „E. Wedel" w Warszawie. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 Tow. Wioślarskie w Płocku, w 1930 i 1931 K. W. „Wisła" w Warszawie.

Bieg 6. Godz. 15.45. **Czwórki.** Bieg o nagrodę p. Ministra Komunikacji inż. P. Romockiego. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 i 1930 Bydgoskie T-wo Wioślarskie, w 1931 Klub Wioślarski z 1904 r. Poznań.

Bieg 7. Godz. 16.00. **Czwórki półwyścigowe pań**

Bieg 8. Godz. 16.15. **Dwójki bez sternika.** Bieg o nagrodę K. W. „Wisła" w Warszawie. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1930 K. W. „Wisła" w Warszawie, w 1931 K. W. z 1904 r. w Poznaniu.

Bieg 9. Godz. 16.30. **Ósemki młodszych.** Bieg o nagrodę p. P. Kurnickiego, członka A. Z. S. w Warszawie. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1931 Warszawskie Tow. Wioślarskie.

Bieg 10. Godz. 16.45. **Czwórki wagi lekkiej.** Waga osady bez sternika 250 kgr. Bieg o nagrodę p. Władysława Popielewskiego, wiceprezesa K. W. „Syrena" w Warszawie. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1931 Klub Wioślarski z 1904 r. w Poznaniu.

Bieg 11. Godz. 17.00. **Czwórki nowicjuszy.** Bieg o nagrodę imienia inż. W. Nieciągiewicza. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1931 Wojskowy Klub Wioślarski w Poznaniu.

Bieg 12. Godz. 17.15. **Jedynki młodszych.** Bieg o nagrodę P. U. W. F. i P. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1927 i 1928 Warszawskie Tow. Wioślarskie, w 1930 Oddział Wioślarski Sokoła w Krakowie, w 1931 Towarzystwo Wioślarskie w Płocku.

Bieg 13. Godz. 17.30. **Czwórki bez sternika.** Bieg o nagrodę p. F. Fryzego, redaktora „Kurjera Porannego". Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1930 Bydgoskie Tow. Wioślarskie, w 1931 Klub Wioślarski z 1904 r. w Poznaniu.

Bieg 14. Godz. 17.45. **Dwójki.** Bieg o nagrodę p. inż. Wacława Znajdowskiego, prezesa Związku Lekkoatletycznego. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1931 Klub Wioślarski z 1904 r. w Poznaniu.

Bieg 15. Godz. 18.00. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.** Bieg o nagrodę im. ś. p. Stanisława Jakubowskiego, członka W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1930 i 1931 Warszawskie Tow. Wioślarskie.

Bieg 16. Godz. 18.15. **Jedynki.** Bieg o nagrodę przechodnią.

Bieg 17. Godz. 18.30. **Czwórki młodszych.** Bieg o nagrodę „Dudy" Warsz. Tow. Wioślarskiego. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 Warszawskie Tow. Wioślarskie, w 1930 Akademicki Zw. Sportowy, Warszawa, w 1931 Klub Wioślarski z 1904 r. Poznań.

Bieg 18. Godz. 18.45. **Czwórki pań.** Bieg o nagrodę Sekcji narciarskiej W. K. W. w Warszawie. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1930 i 1931 Warszawski Klub Wioślarek.

Bieg 19. Godz. 19.00. **Ósemki. Mistrzostwo Warszawy.** Bieg o nagrodę Magistratu m. st. Warszawy. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu bez przerw, albo po pięciokrotnem wygraniu. Zwyc. w 1922 Warszawskie Tow. Wioślarskie, w 1924 i 1925 Kl. Wioślarski „Wisła" w Warszawie, w 1928 Bydgoskie Tow. Wioślarskie, w 1923, 1926, 1927 i 1930 Akad. Związek Sportowy, Warszawa, w 1931 Klub Wioślarski z 1904 r. Poznań.

U w a g a: Przedbiegi rozpoczynają się w sobotę dnia 25 czerwca o godzinie 14-ej.
Finały rozpoczynają się w niedzielę dnia 26 czerwca o godzinie 14.30.

---

1. Regaty odbywają się zgodnie z nowym Regulaminem Regatowym P. Z. T. W. ze zmianami wywołanemi przez warunki miejscowe. 2. Przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad i biegów na ustalonych przez P. Z. T. W. szematach kończy się w poniedziałek dn. 20 czerwca o godz. 19-ej. Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem Warszawskiego Międzyklubowego Komitetu Wioślarskiego, Warszawa, ul. Wioślarska 6, przystań W. T. W. Równocześnie ze zgłoszeniem należy wnieść na rachunek p. E. Bernatowicza do P. K. O. Nr. 8689 wpisowe w wysokości 5 zł. od osoby w każdym biegu. Zgłoszenia nieopłacone uwzględniane nie będą. 3. Numeracje wioślarzy w zgłoszonych osadach pisać należy w/g nowego regulaminu: Nr. 1 — szlakowy, Nr. 8 — nosowy (ósemce). 4. Decyzja co do toru oraz wyniki losowania przedbiegów ogłoszone będą równocześnie z protokułem zgłoszeń. Losowanie torów — na 1 godzinę przed rozpoczęciem biegów i przedbiegów w obecności delegatów Towarzystw zainteresowanych. 6. Biegi odbywają się na łodziach własnych. T-wa zamiejscowe, których osady startować będą nie na własnych łodziach, winny czynić starania o wypożyczenie łodzi bezpośrednio w Towarzystwach warszawskich. 7. Nagrody w żetonach: a) przy udziale czterech osad w biegu — 1 nagroda, b) powyżej czterech osad — 2 nagrody. 8. Zebrania W. M. K. W., losowania, oraz zebranie sędziów odbywać się będą na przystani W. T. W. 9. Uczestnicy zamiejscowi otrzymują bezpłatne kwatery, oraz zniżkę kolejową.

Warszawski Międzyklubowy Komitet Wioślarski

Zgodnie z kalendarzem sportowym P. Z. T. W., dnia 29 maja 1932 r. o godz. 14.30 odbędą się w Warszawie

REGATY MIEJSCOWE

z udziałem większości klubów Stołecznych.

Program przewiduje biegi: jedynek, dwójek, czwórek, ósemek i czwórek półwyścigowych, w konkurencji wewnętrznej.

1. Regaty odbywają się zgodnie z nowym Regulaminem Regatowym P. Z. T. W.

2. Przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad i biegów na ustalonych przez P. Z. T. W. szematach kończy się w poniedziałek dnia 23 maja o godz. 19-ej. Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem Warszawskiego Międzyklubowego Komitetu Wioślarskiego, ul. Wioślarska 6, przystań W. T. W. Wpisowe wynosi zł. 3.— od osoby w każdym biegu.

PROGRAM
Regat Międzyklubowych w Płocku

dnia 12 czerwca 1932 r.

BIEG 1. Godz. 15.00. **Czwórki.** Bieg o nagrodę przechodnią.
BIEG 2. Godz. 15.20. **Dwójki podwójne półwyścigowe Pań.**
BIEG 3. Godz. 15.40. **Jedynki nowicjuszy.**
BIEG 4. Godz. 16.00. **Jedynki młodszych.**
BIEG 5. Godz. 16.20. **Jedynki.** Bieg o nagrodę przechodnią.
BIEG 6. Godz. 16.40. **Czwórki półwyścigowe** młodzieży gimnazjalnej.
BIEG 7. Godz. 17.00. **Dwójki podwójne półwyścigowe.** Bieg wewnętrzny.
BIEG 8. Godz. 17.20. **Czwórki półwyścigowe.**
BIEG 9. Godz. 17.40. **Dwójki podwójne.**

Uwaga: Zastrzega się ewentualne zmiany programu.

Regaty odbywają się zgodnie z nowym Regulaminem Regatowym P. Z. T. W. ze zmianami wywołanemi przez warunki miejscowe. Przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad i biegów na ustalonych przez P. Z. T. W. szematach kończy się w poniedziałek dnia 6 czerwca 1932 r.

Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem Towarzystwa Wioślarskiego w Płocku, ul. Kolegjalna 8. Równocześnie ze zgłoszeniem należy przesłać do T-wa Wioślarskiego w Płocku wpisowe w wysokości 5 zł. od osoby w każdym biegu. Losowanie torów — na godzinę przed rozpoczęciem biegów w obecności delegatów Towarzystw zainteresowanych.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Druk.: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8, tel. 674-09.